No.492
航空ファン
KOKU-FA
December 199
12
タイ初の国際航空ショー
THAI AIRSHOW '93
台湾空軍記念日と新攻撃機A-3
特集 ミグ・ステルス登場
モスクワ国際航空宇宙サロン'93の超注目展示
連載●第二次大戦日本機，世界のエース列伝，UFOと飛行機

ロシア陸軍航空軍兵器高等訓練学校

新アクロバットチーム"ベルクティ"

Photography & Text by Katsuhiko Tokunaga

、軍事予算の削減にも大ナタが振る
ない。しかしそうした状況の中で、逆
バットチームである。空軍だけでも、
Su-27装備のルスキーイェ・ビチャ
スエゴ・グザリの3チームを保有して
は、Su-27、Su-30装備のテストパイ
て接触事故を起こしてしまった、MIG
がある。これは、東西の冷戦終結後
の士気を維持する必要があること、こ
数を確保できなくなったために、飛
要なこと、それにロシア機の優秀性
込みに結びつけるためなどの理由が
状態の悪化にもかかわらず、次々とア
るという事実は、西側の事情とは正

バットチームの中で異彩を放っている
ルクティ"。1991年初めに編成された、
練スクール所属のチームで、攻撃ヘリ
、高性能ヘリコプターならではのユニ
見せている。

← ベルクティの所属するMi-24は、リーダーを除けば、すべてロシア陸軍航空軍の標準カムフラージュ。これにロシアンカラーのホワイト/ブルー/レッドのストライプ、それに同チームの活動を支援するスポンサーのロゴマークが入れられる。

→ リーダー機"Bertikal-T"の先導で飛行するベルクティのMi-24編隊。同チームは、Mi-24V"ハインドE"3機、Mi-24P"ハインドF"3機の6機編成で、モスクワの北西約300kmに位置する、トルゾク航空基地をホームベースとして活動している。

↑ いかめしい正面形をみせて，低空旋回をデモるベルクティのMi-24P。ロシアンカラーのストライプが入れられているとはいえ，カムフラージュ塗装にロケット弾ポッドを搭載した姿は，正に実戦機そのもの。

← 先ごろ，モスクワに近いジェコウスキー試験飛行場において開催された，国際航空宇宙サロン'93において，6機編隊によるスティープ・ターンで観客を沸かせるベルクティ所属機。

← チーム名にちなんだベルクティ（黄金の鷲）とMi-24のシルエットをあしらったクレスト。デザインから分かるとおり，チームが活動を開始した当時の編成機数は4機であった。

→ ニコライ・カモフ記念試験施設にアプローチするベルクティ。同施設は，ミルとカモフの試験飛行場として使用されており，かつてはMi-24の飛行試験もここで実施された。

↑ 5番機Mi-24Pのコクピットで，飛行前の点検作業を進めるニコライ・スピチキン大尉。フライトスーツは，現在ロシア軍で標準となりつつある迷彩タイプのもの。

→ 勢揃いしたベルクティのパイロット。先頭が1番機/リーダーのイブゲニー・イグナトフ大佐，2列目は左から2番機/右翼内側のアレグザンダー・チチキン大佐と4番機/左翼内側のアレグザンダー・ルデュフ大佐，3列目が左から5番機/左翼外側のニコライ・スピチキン大尉，6番機/後尾機のウラジミール・カリシュ中佐，3番機/右翼外側のアレグザンダー・バルダコフ大尉。このほかに，ソロ・ディスプレイを行なうボリス・ボロビエフ少将がメンバーとなっている。パイロットは全員がトルゾク陸軍航空軍兵器/高等訓練スクールの教官で，半数以上がアフガニスタンでの実戦経験者である。

← ロシアンカラーの3色のストライプとともに，機首側面に入れられたチームのシンボルマーク。ベルクティのチーム名にちなんで，対戦車ミサイルを掴んだ黄金の鷲が描かれている。鷲の上に書き入れられたキリル文字のTsBPはTsent Boevogo Primeneniyaの略で，チームの所属する陸軍航空軍兵器/高等訓練スクールを表わしている。

↑ Mi-24Pの機首に装備された2連装のグリャゼフ・シプノフGSh-2-30 30mm機関砲。型式名称のPは，ロシア語でキャノンにあたるPusheehnyiを意味し，ロシア陸軍航空軍では，4砲身のYaK B-12.7 12.7mmガトリング銃を機首の可動ターレットに装備したMi-24Vを攻撃ヘリコプター，このMi-24Pをガンシップとして分類している。

← 唯一，機体全体に黒を基調としたスペシャル・マーキングをまとったMi-24V"Bertikal-T"。通常は，フォーメーションのリーダー機として使用されるほか，陸軍航空軍兵器/高等訓練スクール司令官のボリス・ボロビエフ少将のソロ・ディスプレイ時にも使用される。

INTERNATIONAL AEROSPACE SALON '93 in MOSCOW

国際航空宇宙サロン

Photography & Text by Katsuhiko Tokunaga

昨年8月，ロシアで最初の本格的航空トレードショー「モスエアロショー'92」が，飛行試験局LIIの本拠地であるジュコウスキー(ジュコーフスキー)飛行場で開催されたことは，本誌1992年11月号でもご紹介したとおりである。その時点では，次回のショーは1994年8月開催と予告されていたのだが，ちょうど今年がTsAGI(中央航空力学研究所)の創設75周年に当たるということもあり，当初の予定を急きょ変更。去る8月31日から9月5日にかけての6日間，予定より1年早く2回目のトレードショーが開催されることになった。

会場は昨年と同じくジュコウスキー飛行場であったが，名称の方は「モスエアロショー」から「国際航空宇宙サロン'93」へと変更され，今回初めてATR-42，ファルコン900，ビーチ・ジェットなどの西側の機体も参加することになった。ただし，飛行展示がすべてジュコウスキーで実施されたのに対して，主催者側の勢力争いから，地上展示の方はジュコウスキーとモスクワ市内にあるクラスナヤ・クレスニヤ見本市会場，それにボディンカ航空博物館の3ヵ所で分散して行なわれ，西側のトレード・ビジターはもちろんのこと，ロシアの出展者さえその明確な関係が掌握できず，結局参加を諦めてしまったケースさえあったという。いかにも，混乱を極めたロシアらしいエピソードではあるが，次回1995年のショーがどのようなかたちで開催されるのか，今からその動向が興味深い。

→ ジュコウスキーご自慢の，全長5kmにもおよぶ地上展示。昨年よりは多少数は減ったものの，やはりその規模の大きさには驚かされる。ただし印象度はとにかく，取材する側とすれば，機体を2列に並べてくれたほうがずっと楽なのだが……。

ショーで最も注目を浴びたのが，ロシア空軍の次期主力戦闘機Su-35。基本的にはF-15E開発のケースと同様，制空戦闘機Su-27のエンジンと電子装置を強化，マルチロール化した機体だが，新たに可動式カナードを追加，デジタル・フライバイ・ワイヤを適用することによって，機動性のさらなる向上を図っているところが大きな違い。飛行ぶりも正に新時代の戦闘機で，旋回半径が単に小さいというだけではなく，機首を中心に後部胴体を滑らせたり，旋回中に"プガチョフズ・コブラ"を横向き（/）に行なうなど，CCV的な機動を多用した極めて印象的なものだった。なお，コブラでもネーミングの巧さを見せたスホーイだが，今回の横向きコブラにも，早速ボクシングにちなんだ"フック"という名称をつけた。

→ わずかな滑走距離で軽々と離陸，すぐさま垂直上昇に移るSu-35。同機には推力を強化した新型のリューールカAL-35Fターボファン・エンジンが採用されている。

↑ 低空で360°旋回を見せるSu-35。主翼の前方のカナード付近では，圧縮された大気が白いボーテックスとなっている。操縦桿を握るのは，スホーイ試作設計局のテストパイロットから，同社のフライトテスト・ディレクターに昇進したビクター・プガチョフ。フックについても，「この機体なら極めて簡単」と余裕のコメント。

→ 高仰角飛行をみせるSu-35。Su-27よりも垂直尾翼が延長されており，この中に燃料を移送することによって，重心位置の最適化が可能であるという。しかし，まだ機密の多い機体ということで，同機はフライトデモを1回実施したのみだったが，設計局のランプには，中東への売り込み用に砂漠迷彩を施した機体も見られた。

← スホーイ試作設計局のテストパイロット，イーゴル・ボティンシェフの操縦で，背面でショーセンターを通過するSu-27。今回は，発達型のSu-35に話題をさらわれた感があったものの，コブラ，テイルスライドといつもながらのダイナミックなデモフライトを見せつけた。

↓ スホーイが現在輸出用に最も期待を寄せているのが，このSu-30MK。防空軍のSu-30に対地攻撃能力を追加した機体で兵器搭載量は最大8t。同機の主任デザイナーであるアレクセイ・クニシェフによると，Su-30はSu-24と比較すると航続距離は2倍，攻撃効率は2.5倍に達し，TV誘導型のKh-59M，同じくTV誘導型のKh-29T，レーザー誘導型のKh-29L，対レーダーステーション用のKh-31Pなどの各種ミサイルを搭載することが可能であるという。なお展示された機体は，Su-27UBを改造した開発試験用のモデル機。

→ 活気みなぎるスホーイに対して，今ひとつ精彩を欠いていたのがミコヤン。MIG-31Mの計画存続の可能性も低く，写真の海軍型MIG-29Kの将来さえも不透明。わずかに，マレーシアにMIG-29Mの輸出が決定したことだけが朗報だが，これさえ同機の製作工場であるMAPOに輸出権を奪われた現在では，ミコヤンにとっては実入りは少ない。噂されるロシア版ATF，1-42の登場まで，戦闘機の名門にとっては，暗い時代が続きそうである。

↑ VG翼を展張させてパスするTu-22M3。昨年のファーンボロで西側に初公開されたものの，まだまだ分からない部分の多い機体。胴体の補助空気取り入れ口を始め，機体ごとの個体差も大きい。同機の後継となるステルス爆撃機はスホーイが開発中であるという。

→ 驚いたことに，地上展示されたTu-22M3にはSKh-22核ミサイルが搭載されていた。同ミサイルの搭載にあたっては，胴体下面のパネルが内側に折りたたまれる。

↓ 胴体側面に合成開口レーダーを搭載したTu-134A改造機。昨年のショーにも登場した，主翼下面に探索用のポッドを搭載したTu-134Aと同様，資源や生態系調査のために開発された機体。しかし，その能力をもってすれば，もちろんロシア版ジョイント・スターズといった運用も可能であろう。

← 1973年のパリショー参加以来，20年ぶりの公開となった世界初の実用SSTツポレフTu-144。結局アエロフロートでの使用は，貨物輸送が主体で，しかも短期間で終了してしまったが，現在でもジュコウスキーには6機が保管されている。先ごろドイツの航空博物館との間に，同機の売却契約が結ばれたため，現在1機が11月フェリーフライトに向けて飛行可能な状態に整備されているとのこと。

→ 今回は地上での展示場所も分けられ，すっかり外国からの参加といったおもむきとなった，ウクライナのアントノフ。写真のAn-225ムリアのほか，An-72Tと6月のパリショーで公開されたAn-32P消防用機の3機が展示された。

← 陸軍航空軍に対する大幅な予算削減とライバルMi-28の復活によって，その将来が混沌としてきたカモフKa-50ウァーウルフ。ただし飛行試験の方は極めて順調なようで，今回のショーでも2機が機首方向を90°違えた変則フォーメーションでデモフライトを実施，その優れた機動性の一端を見せつけた。先ごろカモフは，ロシア政府から飛行試験を続けていたKa-126と，その西側エンジン搭載型であるKa-128の量産開始許可を受けている。

↓ 10月末に初飛行の予定されているカモフKa-62汎用ヘリコプター。アエロスパシアルのドーファンに似たスタイルを持つスマートな機体で，カモフとしては珍しいテイルローターを備えるシングルローター機。

→ YaK-38と飛行するYaK-3の再生産1号機。ショーのわずか2日前に初飛行したもので，6月のパリショーで公開された当時と比べると，機首上面に冷却用のインテイクが増設されたため，オリジナルのスマートなイメージはやや薄れてしまっている。この1号機は9月末にアメリカの博物館に引き渡されており，これに続いて20機が輸出される予定。この成功に気をよくしたヤコブレフでは，現在YaK-9 2機の生産準備を進めているという。

↓ ミシシェフ（ミャシーシチェフ）VM-Tアシラント特殊輸送機と並んで展示された，フェニックス・アビアテクニカ社のSL-90レシイ。今回のショーの特徴のひとつは，こうした新興メーカーによる軽飛行機が多く出展されたことで，軍用機主体であったロシア航空工業界が，次第に民間機にシフトし始めていることを実感させれらた。

→ イギリス空軍のニムロッドの後継対潜哨戒機争いにA-40アルバトロスで参加していたベリエフだったが，今回のショー直前に脱落が決定的になってしまった。しかしショーには，A-40，Be-32とともに，旧式のBe-12対潜哨戒飛行艇を改造した消防用機Be-12Pを初登場させた。

↑ L-39アルバトロス7機で編成された旧DOSAAF（ソビエト陸海空軍ボランティア協力会）所属のアクロバットチーム，ルーシ。親組織のDOSAAF自体が消滅してしまった現在では，スモレンスクに近い，ホームベースのビャズマ航空訓練センターともども，独立採算制によって運用が続けられている。

← ジュコウスキー上空で編隊ロールを見せるルーシ。同チームが編成されたのは，L-39がビャズマ航空訓練センターに配属された1987年初め。同年8月のツシノ航空ショーでデビューを飾り，最盛時には編成機数も9機に増加している。チーム名は，中世におけるロシアの呼び名に由来するもの。

→ ロシア空軍における最も新しいアクロバットチームであるネフェスニエ・グザリ。Su-25 4機によって編成されたチームで，これにソロ・ディスプレイが加わることもある。ホームベースは，ストリージィ，ルスキーイェ・ビチャジと同様，クビンカ基地。

← ロシアンカラー3色に塗られたネフェスニエ・グザリのSu-25。このチームのデビューは，昨年8月のブルーエンジェルズのクビンカ基地訪問時で，MIG-29やSu-27に比べると迫力ではおよばないものの，正確なフォーメーションによる正統派のアクロバットをみせる。

↑ 多くのアクロバットチームが参加した今回のショーだが，その中でも最もダイナミックなディスプレイを展開したのが，地元ジュコウスキーのテストパイロッツ。ご存知のようにロシアの保険会社ジュピターが，単座のSu-27P 1機と複座のSu-30 2機を購入して編成したチームで，操縦するのはLIIのテストパイロットたち。世界的にも珍しい官民共同のチームだが，そのユニークさが災いして，今年予定されていた北米ツアーは，FAAによるキャンセルの憂き目にあっている。なお，チームの維持に予想以上の出費を強いられているジュピターでは，少なくとも1機を転売したい意向だが，5億円という低価格にもかかわらず，現在のところまだ買い手はみつかっていない。

↓ 先ごろ，ツシノでレストアされたロシア版DC-3，Li-2とフォーメーションで飛行するテストパイロッツ。低速度の機体に合わせて，高仰角でピッタリと編隊を組むところはさすが，LIIのテストパイロットと感じさせる見事な腕前である。このフライアブルに復元されたLi-2は，近々世界一周ツアーを実施する予定であるという。

← 昨年編成されたテストパイロッツだが，西側のチームに刺激されてか，今シーズンからは機体にスモーク発生装置を搭載，ディスプレイの見栄えは見違えるようによくなった。これまでは，連続写真でしかその動きをお伝えできなかったコブラだが，スモークの角度からもその凄さを実感していただけるだろう。

→ テストパイロッツが2機でスピーディーなアクロを見せるのに対し，空軍のルスキーイェ・ビチャジは，大型のSu-27 6機による迫力あるショーを展開する。これまでのショーの半分以上が国外というだけに，西側チームとの交流の機会も多く，この2年間でショーの内容は劇的といってよいほど進歩している。Su-27という当代随一の性能を備える機体を使用しているだけに，今後の展開が最も楽しみなチームである。

ミグ・ステルス出現

MIG SHOCK

モスクワの国際航空宇宙サロン'93で
ミコヤン(MIG)試作設計局ブースに
何の前触れもなく展示されていた
新型航空機のコンセプトモデル。
伝えられる1-42戦闘機か、あるいは
まったく別の機体なのか……。

国際航空宇宙サロン'93のミコヤン試作設計局の
ブースに展示されたステルス形状の航空機の模型
何の前触れも説明もなく、展示についてのPRもな
し。展示の仕方は平面形だけが分かるかたちで、
下面や大きさ（実機寸法）を示す指標もなかった
現在開発中のMIG-1-42という情報もあるが真相は
不明。しかしながら、近未来機に何らかの関連が
あることは間違いないだろう（P.51～関連記事）。

D-DAY MEMORIAL FLIGHT

ノルマンディー上陸作戦から50年
カナダ国防軍のCF-188(F/A-18)が
再びヨーロッパへ

Photography by Mike Reyno

NATO軍「Central Paladin」に参加するNo.433sqn（3WG/バゴットビル）のCF-188（上）。右ページ下はNo.441sqnのCF-188A（188703）で、D-DAYメモリアル・マーキング機。右ページ上2枚は、No.437sqn（8WG/トレントン）のCC-137タンカー。旧式機ながら長距離の展開には欠かせない存在。しかし退役も始まっており、今後CC-150（A310）のタンカー改造が予定されている。オランダのトベンテ基地までの今回の大西洋横断は、1992年12月に、バーデン・ゾーリンゲン基地からカナダ国防軍が引きあげて以来、最初の同軍欧州展開となった。

第二次世界大戦，ナチス・ドイツの運命を決したといわれる史上最大の作戦「ノルマンディー上陸作戦」に，イギリス連邦の一員として参戦したカナダ軍は，大規模な地上兵力とともにNo.441（CANADA）sqnを始めとするいくつかの戦闘飛行隊を投入した。1944年6月から開始されたこの大作戦を契機に，ドイツは敗北への道を歩むことになるわけだが，作戦決行日“D-DAY”から50年を経た今年8月24日，NATO軍の演習「Central Paladin」に参加するため大西洋を渡るカナダ国防軍機の中に，かつてスピットファイアMkIXをもってドイツ軍に挑んだNo.441sqn所属機の姿があった。

写真は同行したタンカー，CC-137から撮影したNo.441，No.433両sqnのCF-188（F/A-18）。1機のCF-188A（188703）には，D-DAY当時の連合軍機の象徴，インベイジョン・ストライプとラウンデル（国籍標識）がよみがえっていた。

RoC Air Power
Republic of china

台北国際科技・国防工業展覧/814空軍節

台湾空軍は8月14日を空軍記念日とする。1937年8月14日，日本海軍の96陸攻編隊を中国空軍戦闘機が迎撃し6機（日本側資料では3機）を撃墜した日を記念日としたものだ。

戒厳令が解除されて間がない台湾で空軍基地の一般市民に対する公開がはじまったのは，最近のことだ。ここ数年，8月14日の空軍記念日の前後に台湾各地の空軍基地で「814空軍節」と題した基地公開が行なわれている。だが現段階では取材パス携帯者以外の写真撮影は禁止されている。今年，公開されたのは台湾南部の台南，東岸の花蓮，台北近く国際空港にも近い桃園の3基地。毎年，台湾空軍記念日で人気を集めるアクロチーム「雷虎特技小組」のメンバー全員が直前に交替し，訓練中であったことも公開が3基地に限られた理由という。また新竹，清泉崗の2基地が公開されなかったのは，両基地の主力機，F-104Gが去る3月のRF-104G墜落事故で飛行停止になっていたためともいう。

「814空軍節」基地公開の替わりではないだろうが，台北・松山基地では，台湾航空工業を誇示する催しがあった。松山基地は台北市内にあり空軍輸送機と国内線民間旅客機の離着陸が多い飛行場だ。基地内格納庫にAIDC（航空工業開発センター）の活動を示す国産機が展示された。AIDCの民営化の動きもあり，広報活動が活発化した結果でもあろう。展示されたのは，台湾空軍の次世代戦闘機として開発中のIDF「経国」（ただし最近，生産縮小の噂も）とAIDCで飛行試験に使用中のAT-3「自強（Tzu-Chung）」練習機。

だがここで注目されたのは，AT-3練習機を発展させた単座攻撃機A-3「雷鳴（Lui-Meng）」プロトタイプ2号機であった。写真は公表されていたものの実機が公開されたのは，これが初めて。1992年に完成したばかりのA-3はHUD，INS，火器管制装置（一説ではAPG-66）を装備，機首下面に30mm機関砲1門を固定装備するとともに主翼端にはサイドワインダー，もしくは「天剣1型」空対空ミサイルを2基，また主翼下には「雄風2型」空対艦ミサイル2基の搭載を予定している。

台北・松山基地 19〜22 Aug '93

Photos: Shuo-Mao Weng

→ 台北国際科技・国防工業展覧会場の松山基地格納庫で初公開されたAIDCが開発中のA-3攻撃機原型2号機。尾翼のマークはAIDC所属を示す。主翼下には増槽とロケット弾ポッド各2個，胴体下にはロケット弾・訓練爆弾ディスペンサー，主翼端には「天剣1型」空対空ミサイルを装備している。AIDCは，AT-3を原型機2機を含め63機生産，IDFを開発するとともにF-5E/Fも300機以上をライセンス生産するという実績をもつ。

↓ 松山基地格納庫内に展示された各機の傍らではAIDC，中山科学研究院の所員が説明に立った。写真はAT-3搭載の航法装置開発に当たるテストパイロット飛行服のパッチ。中山は孫文の別名。

↓ A-3原型2号機の機首下面，右にオフセット，半埋め込み式に搭載される30mm機関砲の砲口。緊張緩和とはいえ台湾海峡で中国本土に対峙する台湾空軍は対艦攻撃任務をA-3に与えている。

↓ A-3、AT-3とともに展示されたIDF「経国」戦闘機。同機は単座量産先行機3号機であるとともに通算11号機に当たる最新の機体。翼端、翼下にはAIDCが開発中の国産空対空ミサイル「天剣1型」を4発、胴体下には半埋め込み式に同じくAIDC開発の「天剣2型」2発を装備する。

↑　清泉崗基地から台北・桃園基地814空軍節に参加した第35中隊所属の対地攻撃機型AT-3練習機。機首下面右側にはAN-M3 12.7mm機関銃パックを追加装備することができる。

台北・桃園基地 8 Aug '93

Photos : Shuo-Mao Weng

←（左上から時計回り）　展示された同基地第5戦術混合大隊所属F-5Fの尾翼に描かれた同大隊インシグニア。台湾空軍F-5E/F中隊は，アグレッサー部隊の第46中隊を例外に通常は所属大隊のインシグニアを尾翼に記入している。F-5Eを運用する第17中隊パッチ。同じく第27中隊パッチ。同じく第26中隊パッチ。桃園基地にはRF-104Gを運用する第12中隊（偵照隊）があるが去る3月の事故後，飛行停止となっていたためか，機体の展示もなかった。

↓台湾空軍独自の「中正」の名を書く第5大隊所属F-5Fタイガー。台湾空軍は複座型F-5F 66機を購入している。

↑ 台南基地の814空軍節にF-5Fと並んで展示された同基地第1大隊所属F-5E。台南基地、第1大隊はF-5E/Fを運用する第1/3/9中隊を傘下におくとともにノースアメリカンT-28練習機をターボプロップ化しAIDCが生産したT-CH-1練習機を攻撃機としたA-CH-1と、さらに偵察機に改造したR-CH-1を保有する第71中隊（空中管制・攻撃中隊）を傘下に置くとみられる。

台南基地 14 Aug '93

Photos : Shinsuke Yamamoto

↑ 今では米空軍でも見られなくなったSEAカモフラージュを残す第72中隊所属A-CH-1攻撃機。台湾空軍ではAT-3、A-CH-1の部隊は、なぜか大隊マークすら入れない。

↓ 第71中隊所属A-CH-1の偵察型R-CH-1。S-2Tと同じ海上カモフラージュを施す。

↓ 機体とともに展示されたBLU-1C/Bナパーム爆弾。機体に合わせたカモフラージュと勇ましいシャークマウスのマーキング。台南基地の公開では、F-5E/F,A-CH-1/R-CH-1のフライバイがあったもののAT-3Bの姿はなかった。

花蓮基地 1 Aug '93

Photos : Jonny Wang & Clarence Fu

↑↓ 花蓮基地814空軍節で展示されたTF-104G. ただし尾翼のマークは新竹基地第11大隊のもの。同機は旧西ドイツ空軍から退役後、台湾に送られた機体で、西ドイツ空軍時代は28+06。花蓮基地の第8大隊は、F-5E/Fを運用する第14/15/16中隊を傘下に置く。

↓ 毎年、花蓮基地の814空軍節に展示されるF-5B. 台湾空軍はF-5B 23機を引き渡されたが今では珍しい。同機は標的曳航機として展示されるが、飛行可能かは不明。なお台湾空軍は一時期T-38A 40機を貸与されカモフラージュを施し使用したが、短期間の使用で米国に返還している。

← 台湾空軍のメッカ、岡山基地から飛来した台湾空軍のアクロチーム「雷虎(特技)小組」のAT-3練習機。今年の814空軍節では数少ない「雷虎小組」の飛行演技が花蓮基地で行なわれた。

↓ いかにも台湾空軍らしい配色の花蓮基地、814空軍節入場者歓迎の看板。

↑ 台湾南部、岡山空軍基地前の軍史館と呼ばれる空軍博物館の展示機のひとつ、中国製MiG-19(J-6)。同機は1989年9月6日、中国空軍パイロット蒋文浩が金門島に亡命した時の乗機。同機のほかにMiG-15bis 1機、MiG-17(J-4) 1機、MiG-19/MiG-19R(J-6/JZ-6)各1機、MiG-21 1機と計6機のミグを保有する。

空軍軍史館 25 Mar '93

Photos : Naoki Nishimura

↑ アジアでは、唯一台湾空軍が保有したノースアメリカンF-100Aスーパーセイバー戦闘機。台湾空軍は118機のD型仕様に改造したF-100Aを3バッチに分け供与され複座型F-100F 12機とともに1970年代まで使用した。

← ベトナム戦争中から台湾空軍が12機を保有したというC-123Kプロバイダー輸送機。機体各部に突出した各種アンテナが示すように、ベトナム戦争中は東南アジア方面で特殊作戦に従事したとも伝えられるが詳細は今も不明。部隊マークは一切なく、後部胴体の国籍マークも、差し込み式でいつでも容易に無国籍機になれる。後部胴体下面にはフレアー投射機を装備する。

← 最近まで部隊（航空救援海鷗中隊）で救難任務に就いていたグラマンHU-16Bアルバトロス水陸両用機。現在、この任務は新鋭救難ヘリ、シコルスキーS-70Cに替えられている。この特徴的な上面ブルースリートーンのカモフラージュはHU-16B以外ではS-2A/E/G/Tトラッカー対潜機、RCH-1偵察機に採用されている。

↑ 唯一、亡命機でないミグ。このMiG-21Fは国籍マークのとおり元ルーマニア空軍機。同機は基隆港に荷揚げされたのち、所有者が不明で（連絡先は架空）、結局博物館に引き取られたミステリアスな機体。組み立て時の調査でも製造番号は判読できなかったという。

→ 岡山基地の正門。右に博物館、左に航空機展示場がある。空軍部内の教育を目的とした施設だが日曜日には一般に公開され、航空機の写真撮影は可能。

マルヨン（元航空自衛隊） 今も台湾の空に健在

●台湾空軍の一翼を担うF-104J/DJ

撮影：王　俊明

長く航空自衛隊主力戦闘機の座にあったF-104J, F-104DJは，惜しまれながら日本の空から姿を消していった。今，航空自衛隊に籍を置く飛行可能な機は，標的機に改造されているUF-104J 2機のみである。

退役したF-104Jの中には，米国に返還された機体もあった。F-104Jの大部分は日本でライセンス生産された機体だ。だが日米間に生産に先立ち了解覚書が交わされ，その中で部品の供給を主に行なうために当時の7,500万ドルの援助が日本に与えられ，その代償として使用済みの機体の一部を返還することが事前に決められていたのである。かくして1985年に航空自衛隊からF-104J 23機（26-8502，36-8508/8509/8514/8525/8528/8531/8541/8547/8554/8555/8565，46-8570/8577/8582/8596/8611/8612/8614/8616/8618/8619/8645），F-104DJ 5機（26-5003/5004/5006，36-5016/5017）の合計28機が米国に返還された。ただし分解，梱包され海路，米国に向かうと防衛庁が思っていたF-104J，F-104DJが，じつはそのまま進路を南にとり台湾に向かったのである。

台湾空軍とF-104との付き合いは長い。1960年にF-104A/B（37/5機）を供与されたのち，F-104D（6機）を追加，1960年代前半にはF-104Aをヨルダン，パキスタンに放出した見返りとして新品のF-104G（28機），TF-104G（13機），RF-104G（7機）を米国から供与されている。航空自衛隊同様，いくら新造機でも20年も使えば朽ちてくる。だが米政府は，高性能新型戦闘機の売却にウンといわない。妥協の産物として旧西ドイツ空軍，デンマーク空軍から退役したF-104G（55機），TF-104G（30機）を供与され寿命延長を行ない使い，それでも足りずとF-104J，F-104DJまで送り込まれたのである。

台湾空軍に籍をおいたF-104J，F-104DJは，台湾空軍独自のグレイ，もしくは制空迷彩を施す。だが姿は変わっても，尾翼には航空自衛隊のナンバーが台湾空軍のそれと併記されている。F-104J，F-104DJには米空軍シリアル・ナンバーが与えられていなかったからだ。紛れもなく日本の空を飛んでいた「マルヨン」である。

↑　清泉崗基地に着陸進入するF-104J/G編隊。リーダー機は第8中隊のF-104J（4516/46-8619），ウイングマン機は第28中隊のF-104G（4349/64-17775）。

↓　第3大隊，第8中隊所属F-104J（4515/46-8618）。F-5E/Fは通常，大隊のインシグニアを尾翼に記入するがF-104では中隊インシグニアを入れる。

↓　グレイ1色に塗られた第28中隊のF-104DJ（4595/36-5017）。清泉崗基地，第3大隊の第28中隊は転換訓練を担当し複座型が多い。

↓　各部の注意書きばかりか尾翼のナンバーも書かれていないが紛れもなくF-104J（4511）。航空自衛隊時代のナンバーは46-8582。

↓　ユーモラスなドラゴンの中隊インシグニアを記入した第3大隊，第28中隊のF-104J（4504/36-8554）。

↓　塗装途中とみられるF-104DJ（4591）。機首の台湾空軍ナンバーは書くものの最低限の国籍マークすら未完成。空自時代は26-5003

INTERNATIONAL AEROSPACE & DEFENCE EXHIBITION

ThaiAirshow '93

Photos & Text by Ichiro Mitsui/KF

タイ航空ショー'93〈*Kamphaeng Saen*〉

タイで初めて開催された国際航空ショー「タイ航空ショー '93」には，ロシアを始め主要航空産業国から多岐にわたる出展があり，連日多くの関係者や報道陣が詰めかけて，盛況のうちにスケジュールを消化した。中東と並び，今や軍事産業の付け入ることのできるもうひとつのマーケットといわれるアジアの中で，今回のショーの果たした役割は何だったのか。軍事色が強調されたタイ航空ショーをリポートする。

タイは農業国である。5,720万人といわれる全人口の約7割近くの人々が，何らかのかたちで農業と関わりを持ち，米を中心とした農産物を生産している。一方，ここ数年著しい進歩をみせているのが工業分野で，首都バンコクにはいたるところに高層ビルが建ち並び，東西に走る高速道路はさらに遠方へと建設されていた。

そのタイで，初めての国際的な航空イベント，「タイ航空ショー'93」(International /Aerospace & Defence Exhibition & Conference & Airshow) が，9月22日から26日まで，主催国タイを始め29ヵ国，約150の団体，企業の参加で行なわれた。5日間の日程は前3日間がトレードデー，土・日曜日となる後の2日間がパブリックデー（一般公開）に分けられており，どちらかといえば興業的な面よりも商談を重視した構成で，また対峙するベトナムや反政府ゲリラを意識してか軍事色の強いディスプレイが目立った。ショーが行なわれたカンパンセーン (Kamphaeng Saen) も，空軍の飛行訓練学校が置かれている軍用基地で，ショーの開催中も軍用機の訓練風景が遠望でき，観客の多くも軍人やその関係者であった。

さて，参加した航空機の中心はやはりここでもCIS(ロシア)機であった。一番手はロシア国内でも勢いのあるスホーイ。Su-24の後継機である多目的戦闘攻撃型のフランカーSu-30MK，同複座練習機Su-27UBK，超スタント機Su-31を出展。フランカーはともに輸出タイプで，看板や飛行展示のアナウンスにもその辺を強調した様子がうかがえた。次はミコヤン。MIG-31にはBisnovat R-40 (AA-6) やMolniya R-60 (AA-8) Vympel R-33 (AA-9) といった空対空ミサイルが満載され，コクピットにすわった各国軍人の中には，中国空軍の高官の姿もあった。ミルも世界最大の輸送ヘリコプターMi-26Tを持ち込み，重圧感のあるフライトで観客のドギモを抜いた。Mi-26の発達型として，人員輸送用のMi-26P，病院設備と患者輸送設備とを混載したMi-26MSの模型が目を引いた。このほかIl-76，Tu-204が地上展示され，トレードデー期間中は内部も公開されていたが，これらの2機はロシア大部隊の人員や機材の運搬に一役買ったらしい。また，テストパイロッツのSu-27PとSu-30各1機，ストリージィのMIG-29 6機も参加し，連日華々しいデモンストレーションを繰り広げた。

対するアメリカからの参加は，企業の数では31社と参加国中最も多かったものの，航空機の出展はロッキード（同社フォートワース。前GDのF-16生産部門）のみでいささか淋しい内容となった。このロッキード，屋内ブースのディスプレイも最大級，米企業で唯一シャレーを構えて招待客を接待していたが，やはりタイ空軍におけるF-16の追加発注や近くのF-16装備各国（シンガポール，インドネシアなど）に対する配慮もあってのことなのだろう。飛行展示はタイ空軍から借用したF-16Aだったが，W.B.スミス同社テストパイロットのデモンストレーションは力のこもった内容だった。

地味ながら，注目すべき航空機もあった。まず中国 (NAMC) とパキスタン (PAC) 共同開発のK-8練習機。直線翼で米ギャレット社のTFE731-2A-2Aターボファン単発の練習／軽攻撃機だが，持ち込まれたのは量産1号機と思われ中国以外ではこれが初公開。垂直尾翼に中国とパキスタンの国旗を描き，連日軽快な飛行ぶりを見せていた。初日，主脚カバーの片方が飛行中に閉じないという故障もあったが，翌日はちゃんと直っていた。輸出にも積極的で，CATIC(中国航空技術輸出入会社）のブースには，このK-8とスーパー7（F-7M）の大型模型が置かれ，連日視察に訪れる軍代表部の高官らに熱心に説明する係員の姿が見られた。

もう1機は，このほどタイ空軍が購入を決定したチェコのアエロ(Aero Vodochody Ltd)L-39アルバトロスである。機体は社有機とみられる攻撃／偵察型のL39ZAで，機首下面にガンポッド(Gsh-23 23㎜)を装備し，ブルー3色の迷彩とタイの国籍標識が施されていた。地元新聞の報道によれば，来年1月から月4機の割合で受領し，合計36機を装備する予定という。紺色の作業服を着たアエロ社の整備員がいつも機体の点検に夢中になっていたが，やはりアエロ社のテストパイロットのデモフライトが圧巻で，低空でのロールや垂直系の演技も楽々こなし，背面からインバーテッドの引き起こしまでやってのけた。

ほかの航空機を順に紹介すると，インドネシア／スペイン共同開発のAIRTECH (IPTN/CASA) CN-235 MIL輸送機（インドネシア空軍），ピラタスPC9（タイ空軍），ズリン242L軽飛行機，グローバル・ヘリコプター・テクノロジーInc.のヒューイ800，ベル212ツイン（エバーグリーン），ベル412，IPTN NBO-105，ピッツS2A，パーテナビアP68C双発輸送機，各種ウルトラライト機など。また地元タイ空軍から，F-5EとPC9のほか，退役機を保管するTANGO SQUADRONののT-6とT-28が展示された。

フライトディスプレイも，初日のMIG-31とタイ空軍F-16A/B 4機（Nakhon Ratchasimaの第1航空団機）によるオープニングショーに始まり，連日午後1時から3時過ぎまで，切れ間のない演技が続き，商売だけでなく飛行機を見にきた一般の観客にも，満足してもらえたようだ。一般公開日の帰路，基地外へ出るだけで1時間以上掛かってしまったが，こうした人出もタイの人々の関心の高さを証明しているだろう。

上から，タイ空軍を退役した航空機の保管を目的とする公的な団体，TANGO SQのT-28トロージャン。ほかにT-6やOV-10を保有する。維持費を捻出するために色々なグッズなどの製作，販売もする。中には航空雑誌もあって，カラーページは何と「航空ファン」のパクリページも。上中はVIPの中国空軍高官に，MIG-31の説明をするミコヤン試作設計局の航空要員。MIG-31は初日に一度だけ飛んだが，その時の航空／レーダー士。上は連日フライトスケジュールの先陣を切ったパラシュート・ダイビング（フラッグ・パラドロップ）。下はパラプレーン2機によるアクロシュート・シンクロ。ピッツS-2のアクロ同機，オーストラリアから

ロシア機の大挙参加は，事前のニュースである程度分かっていたが，このテストパイロッツ出場は現地で初めて知った。Su-27PとSu-30各1機ずつがタイ入りし，アナトリー・クボチャーのSu-27P単独と，Su-30とのシンクロの1日2回のデモフライトを連日行なった。下はシンクロ演技の最後に行なわれるコブラ。接近して同速度で進む2機のうち，クボチャーのSu-27Pだけがコブラの機動に入り，Su-30はそのまま前方へ。速度差を印象づける演出で，スモークの乱れもよく分かる。ロシアのデモフライトではスホーイSu-27UBKも，同様の破天荒な飛行ぶりを披露した。大デレゲーションのロシア部隊，人はTu-204，荷物はIl-76で空輸された。

上中は世界最大の輸送ヘリコプター，ミルMi-26T。カモフやミルの海外販売などを手掛けるROSTVERTOLの出展。地上展示位置の巨大なローターが作る日陰には，人の列ができたほど。上はスホーイのスポーツ機Su-31。まるでラジコン機競技会のようなアクロバットを見せたのはお馴染テストパイロット，イブゲニー・フローロフ。小型機のアクロといえば，チェコ製ズリン242Lも見事な飛行ぶりで連日観客をわかせた。

上は水平ブレークを行なうストリージィ。この後、各機バラバラに着陸してスポットインする。演技の高度は、ブルーインパルスに比べればかなり低いが、それは規制の差だろう。

演技を終え、愛機をあとにするストリージィのメンバー。ちょうど6人いるが、1番機と5番機は複座のMIG-29UBで、連日後席にも乗り込んでおり、あと2名はまだ機体点検中でシャッターに間に合わず

参加予定のロシア機の中に、MIG-29 6機とあれば、それはストリージィだとすぐ分かった。初日、地上展示のエリアには姿が見えなかったので心配したが、屋内展示場の向こう側の屋根付きのエプロンには、6機分の青い垂直尾翼が並まっていた。左はオープニング・パス。エシュロン隊形で進入してきた6機のうち、おそらく4, 5, 6番機がフレアーを撃ち、ショーの開幕を告げる。先月号でSu-27のルスキーイェ・ビチャジもフレアーを射っていたが、これがロシアン・アクロのトレンドなのかもしれない。

上４枚は左上から時計回りに，まずタイ空軍第１航空団第103飛行隊のF-16A。タイ空軍は1987年18機（A型14機，B型４機）のF-16を発注，88年から引き渡しを受けた。連日のデモフライトは，ロッキード・フォートワースが担当したが，タイ軍機も初日４機のオープニング・パスをMIG-31とともに実施。F-5Eは第４航空団第403飛行隊機。F-5E/Fは数の上でもタイ空軍の主力戦闘機で，４個飛行隊を持っている。インドネシアから参加した同空軍のIPTN/CASA CN-235MIL。そして，グローバル・ヘリコプター・テクノロジーInc.が出展したヒューイ800。リエンジンタイプ改造機でコストパフォーマンスが売り物。

左２枚は地味ながら，今回の注目株。上は中国CATICが出展したパキスタンとの共同製作NAMC/PAC K-8カラコルム練習機。初日のデモフライトでは，主脚の片方のカバーが閉じないなど小さな故障もあったようだが，毎日元気に飛び回った。エンジンはギャレットTFE731-2A-2A。下は旧東側のベストセラー練習機チェコ製アエロ社L-39アルバトロス。タイ空軍は同機を36機購入予定で，来年１月から月４機の割合で引き渡しを受ける。ショーにはL-39ZA（ガンポット付き，攻撃／偵察型）をタイ空軍の迷彩，国籍標識付きで持ち込み，チェコ人パイロットがデモフライトをみせた。しかし，パイロットの腕もよいのだろうがこのデモフライトのすごさといったら，Su-27も顔負け。

砂漠を舞台に行なわれた，年間を通じて最大規模の米統合防空演習

LARGEST ANNUAL U.S. FORCES EXERCISE

ROVING SANDS '93

Photography by Greg L. Davis & Chris A. Neill (FPI)

► ブルーフォース，325FW/95FSのF-15Dに同乗したグレッグ・デービス氏（取材者）のセルフ・ポートレート。下にはビッグス陸軍飛行場が広がる。

→ 発射されたBATと呼ばれるミサイル標的に対し，海兵隊の防空部隊の兵士がスティンガー対空ミサイルをかまえる。だがこれはスティンガーを目標に向ける練習で，発射して撃墜するわけではない。

1993年5月下旬，ニューメキシコとテキサスの砂漠地帯を舞台に，1年を通しても最大規模の米4軍統合防空演習が行なわれた。“ロウビング・サンズ'93”と呼ばれるこの演習では，参加した11,000名以上の4軍兵士がブルーフォース（青軍）とレッドフォース（赤軍）に分かれ，ブルーフォースが自陣を防空システムを駆使して防衛するなか，レッドフォースがこれに対抗するといったシナリオをこなした。

なおブルーフォースは空軍と陸軍の航空機，防空部隊を中心に構成され，テキサス州エルパソのビッグス陸軍飛行場に展開，一方のレッドフォースは空軍と海軍の航空機を中心に，ニューメキシコ州ロスウェル飛行場を本拠地として，この演習に臨んだ。

→ フロリダ州ティンダルAFBから参加した325FW/95FSのF-15C。ブルーフォースの領空内をCAPする機体の翼下にはAIM-9のキャプティブ弾が搭載されている。

BLUE FORCE

← ブルーフォースの空中警戒機としてオクラホマ州ティンカーAFBから参加した552ACW/963ACSのE-3C（83-0009）。後方のランウェイにはCAPから帰投したF-15が見える。

↑ ブルーフォースにはもう１飛行隊、サウスカロライナ州ショーAFBから1FW/94FSが参加したが、同軍の中心勢力は自走対空火器などを保有する陸軍、海兵隊の防空部隊であるため、航空機の数は意外に少ない。

← テキサス州フォート・フッドから参加した陸軍CH-47のコパイ。ブルーフォースでは、同じ航空勢力でもF-15、E-3とはまったく別に、端末輸送を担当したこれら陸軍の輸送ヘリが存在した。

↑ レッドフォースはブルーフォースの防空網を破って領内を攻撃するのが最大の任務とあって、空、海軍から集められた航空機も爆撃機、攻撃機が主体となった。その中でも中心勢力となったのが、各ホームベースから直接参加したB-52と写真のB-1。写真のB-1B（86-0103）はサウスダコタ州エルスワースAFB, 28BW/37BSから参加した6機のうちの1機で、機首に竜のノーズアートが入っているが、このほかにダイスの96WG, グランドフォークスの319BW、マッコーネルの384BW（写真で2番目の機体は同団所属機）からもそれぞれ2機ずつがロスウェルに展開、同演習に参加した。なお左後方に見えるB-1Bの奥には、レッドフォースのAEW（空中早期警戒）を担当した海軍の予備飛行隊、VAW-78のE-2Cが並んでいる。

← 28BWのB-1Bパイロット。ヘルメットは最新式の軽量タイプをデュアルバイザーにしたもの。

RED FORCE

→ 余命の長くないRF-4Cも、米空軍唯一の戦術写真偵察機としてネバダANG, 152RG/192RS所属機が4機参加した。写真の64-1030はこの後ロスウェルを離陸、ニューメキシコの砂漠に設置されたレッドフォース対空火器サイトの低空偵察に向かった。

← ロスウェルのランプに駐機するA-10Aは355WG/354FSの所属機だが，同隊は航空団のホームベース，アリゾナ州デビスモンサンAFBを離れてワシントン州マッコードAFBに展開している珍しい飛行隊。ほかの機体がリザード迷彩を施しているのに対して，写真の機体（80-0176）は新しいグレイ系制空迷彩で塗装されている。ラダー収納部ドアの裏に描かれた"SNOOPY III"のパーソナルマークが目をひく。

→ レッドフォースはブルーフォースに電子妨害なども仕掛けるため，EC-130，EF-111，EA-6Bなども運用した。写真は海軍の予備役飛行隊，VAQ-309のEA-6B（ND623）で，このほか左に垂直尾翼の見えるVAQ-131とVAQ-209から計6機のプラウラーがロスウェルに展開した。また海軍からはVA-205のA-6E，ネーバル・ストライク・ウォーフェア・センター（NSWC）のF/A-18B，A-6Eも参加して，ブルーフォースを攻撃している。

↓ 演習に参加するアベンジャー対空システムがC-141Bに積み込まれる。目的地はロスウェルだが，その後ニューメキシコの砂漠に設営されたレッドフォースの対空陣地へ運ばれるのだろう。このアベンジャーは，8基のスティンガーをハマーに搭載，自走式にしたもので，対空システムの一翼を担うものだ。

SENTRY EAGLE '93

　こちらはオレゴン州のクラマスフォールズANGBで，8月13日から15日の3日間にわたって行なわれた異機種空対空戦闘訓練"セントリー・イーグル'93"。米空海軍，海兵隊とカナダ国防軍から，空中戦が可能であるとされるさまざまな機種，あわせて63機が同基地に展開，複数機でのDACT（異機種空対空戦闘訓練）を行なった。
　この"セントリー・イーグル"は2年に1回行なわれる競技会形式の訓練で，クラマスフォールズへ移動を開始した時点から到着時刻の正確さを競う競技が始まり，2対2，2対4といった少数機戦から果ては12対12といったドッグファイトまで展開されるとあって，実弾を使わないこと以外は限りなく実戦に近い3日間となる。

Photos：Joe Cupido

【上段】アリゾナANG，162TFGのF-16Aのコクピットでファルコン・ライダーが長機にサムアップ・サインを送る。
↖　本来A-6Eの後継機として配備された海兵隊のF/A-18DもVMFA（AW）-242から4機が参加した。後退角付きブレードアンテナが付いた最新ブロック機を受領した同隊機の尾翼内側には，カラーマークが入った。手前にはカナダ国防軍のCF-188Bの姿も見える。
←　地元フェニックス・エアのリアジェットはフェイカー（敵機）と電子妨害を担当。
↙　こちらも地元，ホストユニットとなったオレゴンANG，142FG/114FSのF-16ADF（82-1014）。F-16は6個飛行隊から参加があったが，同隊はその中でもANGのADF機種転換訓練を担当している。
↓ MCASユマから参加した海兵隊VMA-311のAV-8Bも，写真の機体（WL24/163690）のように，AIM-9を搭載してDACTに臨んだ。

← 兵装転換訓練展示を終えてランプアウトしていく第3飛行隊のF-1。4機のF-1に対して各2発ずつのASM-1空対艦ミサイルを搭載する訓練。ASM-1の後継ミサイルとしては，ジェット推進，赤外線イメージホーミングのASM-2が制式採用された。

三沢基地航空祭'93

9月12日，青森県の三沢基地において航空祭が開催された。好天に恵まれ，3年ぶりにブルーインパルスが飛ぶとあって，35万人もの入場者を集めた。地上展示では，端から端まで1.5kmくらいある広いエプロンに，地元航空自衛隊第3航空団や米空軍432FWの所属機を始め，空自，海自，陸自の主な航空機や米空，海，海兵隊機など約30機種もの機体が展示された。また，飛行展示も第3航空団機を中心に朝の9時から14時までほとんど休みなく続けられる充実したものであった。

↑ F-1と各種兵装。翼内側と胴下パイロンに8発の500lb爆弾，翼下外側パイロンに2.75inロケット弾ポッド，翼端にAIM-9L空対空ミサイルを装備。地上前方に置かれているのがCBU-87クラスター爆弾，後方はGCS-1誘導装置付きの500lb爆弾。

← 実戦部隊マークが入るとT-2も勇ましい。上が迷彩塗装機で下が通常塗装機。

→ 本邦初公開のFS-X 1/10スケールモデル。3分割キャノピー，大きくなった主翼，翼端のAAM-3，キャノピー前やドラッグシュート収容部のアンテナなどが目立つ特徴。

↑ F-16と兵装。左，黄色いフィンチップカラーの14FS機は翼端Sta.1/9にAIM-120，Sta.2/8にAIM-9M，Sta.3/7に2,000lb爆弾，Sta.4/6に370gal増槽を搭載。右，赤いフィンチップカラーの13FS機は翼端Sta.1/9にAIM-9M，Sta.2/8とSta.3/7にAIM-120，胴体下Sta.5に300gal増槽を搭載している。

→ 日米レスキューホークが並ぶ。手前が地元39RQSのHH-60G，奥が千歳救難隊のUH-60J。夜間飛行時の視界確保に日米で考え方に違いがあるのか，HH-60GはNVGを使い，UH-60JはFLIRを装備する。

久々の青空の下でのブルーインパルス。ソロを含めて第1区分すべてが演じられたが，流れの速い断雲がいいところで機影を遮ってしまい，シャッターチャンスを逸した方も多かったと思う。ソロが加わることでショーのインターバルが短くなり，テンポが早く見応えのある内容になった。しかしまだ発展途上の感が強い。やはりショーのオープニングはデルタロールで決めてほしいし，上向き空中開花の華であるソロの突き抜けも是非復活させてほしいところだ。機体の方は1番機が29-5175，2番機が69-5128，3番機が29-5177，4番機が19-5173，5番機が59-5111号機を使用した。予備機は6番機29-5176号機。航空祭終了後の松島への帰投時には，予備機も参加して6機の見事なデルタ隊形での編隊航過を見せてくれた。

Photography by Y. Jinno, S. Senda/KF

Photo : Philippe Roman

KF SPecial File

↑　7月1日から，フランスのBA124（ストラスブール）でNATO軍の戦術偵察競技会「Recon.Meet」（10ヵ国，28機が参加）が行なわれ，ホスト役のER3/33 "Moselle" 飛行隊のミラージュF1CR（619/33TD）に，スペシャル・マーキングが施された。大きなコダクロームのパトローネとフィルム，インテイクにはインシグニアのレッド・ペーパー・チキンが描かれている。ER3/33は1913年の創設で，今年80周年を迎えた。

↓　フランス空軍士官学校のインシグニアをつけたフーガ・マジステール。同機のフランス空軍での合計200万飛行時間達成のスペシャル・マーキング（鷲）機。

Photo : Philippe Roman

Photo: Marcus Fülber

↑　ドイツ北部に位置するレック基地のAG52（Aufklärungsgeschwader 52：第52偵察航空団）が1993年中にRF-4Eを手離すことになり，写真の機体にスペシャル・マーキングが施された。機首にはAG52インシグニアの羽を持つ猫にちなみ，猫の顔が描かれ，主翼下面にはインシグニアが大書きされている。なお，退役したRF-4Eのうちの何機かは，ギリシャ空軍へ移管され，ラリッサ基地のRF-84Fと交替することになっている。

Photos: Ralf Jahnke

←（2枚）　続いてドイツ空軍機の話題。1970年以来軽輸送機と連絡任務に就いていたドルニエDo28D-2スカイサーバントがドイツ空軍におけるラストフライトを行なった。最盛期，各航空団に最低４機ずつ配置されたが，このスペシャル・マーキングを施されたAG52所属機（58+29/4104）が最後の機体となった。垂直尾翼は左右でデザインが異なる。

ソ連におけるドイツ機評価試験
TESTING OF GERMAN COMBAT AIRCRAFT IN THE USSR

ソ連空軍の研究施設でテストを受けるMe163A。航続距離が短くもっぱら米軍の4発重爆に対して用いられたMe163だが，その驚異の高速性能はやはりソ連空軍の目も引かずにはいられなかったのだろう。

写真解説：野崎 透

by Yefim GORDON & Boris RYBAK/AVIA DATA

All Photos: Yefim Gordon Collection

航空技術発達の歴史において，各国の航空機設計者たちは，彼らの貴重な経験を友好的に，また時には不本意なかたちで分け合ってきた。ある意味では，こうしたアイデアと技術の交換こそが，航空機の発達を加速させる最も大切な要素となってきたのである。これに加え各国の空軍は，その独自の立場から，常に世界中の航空機の情報収集に腐心していたことは言うまでもないだろう。

新型機開発に際して，一般の航空宇宙関係の出版物や航空ショーにおける展示，各種の実験結果，それに実機による飛行試験によって情報を収集する地道な方法は，もしそれがほかのソースから簡単に取得可能であれば，非常に効率の悪いものとなる。そのため，旧ソ連でも軍民を問わず，いくつもの技術・研究機関が，政府や各試作設計局，空軍，そのほかの航空技術開発機関のために，外国製機の情報を分析し，提供し続けてきた。

TsAGI（中央航空力学研究所），LII（飛行試験研究所），NII VVS（空軍飛行研究所）などは，これらの代表的なもので，西側出版物の航空力学，航空機設計や生産技術，それに航空技術や電子装置に関する記事は，そのほとんどがロシア語に翻訳され，特別の報告書，機関誌上の記事，科学研究レポートというかたちで，設計局や軍の各機関に提供されてきたのである。

また，これと並行して重視されていたのが，外国製機の飛行試験を実際に実施，そこに適用されている流体力学上のアプローチや，技術を分析する方法だったのである。

《初期の評価試験》

ロシアにおける外国製機分析の歴史は，1920年代にまで遡ることができる。しかしそれ以前のロシア王室陸軍航空隊の装備機には，常に外国製機が含まれていたため，採用にあたっては，優秀なロシア人パイロットが候補機の比較試験を実施することが珍しいことではなかった。

しかし，ロシア革命後の再軍備の時期には，市民戦争の影響による経済状態の悪化から，ソ連が外国から航空機を導入して使用するという状況は，ほとんど考えられなくなってしまった。

これに加え，1920年代の後半以降は，ソ連独自の航空機の設計機関も次々と設立されるようになり，航空産業が力をつけてくるにしたがって，次第に航空機の国内開発が当然のこととなってきたのである。

そして，こうした状況を受けて，ソ連国内でも多くの航空機試験・研究機

関が設立されることになり，これ以降，ソ連および外国製機の比較分析が，積極的に実施されるようになった。

なお外国製機の評価試験において，ソ連人技術者がとくに注目していたのがドイツ製航空機で，これらの機体の試験結果がソ連の航空技術に与えた影響は，決して小さなものではない。ソ連にとって，ドイツの航空技術は常に特別以上の存在で，これは第二次大戦後，ドイツ人技術者が，約10年間にもわたってソ連で働いていたことからも分かるであろう。

こうした研究用の航空機購入のために，スターリン政権によって組織された貿易訪問団は幾度となくドイツを訪れており，とくに1940年3月に組織された公式訪問団は，合計12種類，36機もの航空機を購入するという，大規模な契約を交わしている。

これらの機体に対しては，もちろんソ連国内で徹底的な分析と飛行試験が行なわれ，こうしたドイツ機の技術が，独自に航空機を開発する道を歩み始めたソ連航空産業界に，多くの有益な情報をもたらすことになったのである。

メッサーシュミットの名を一躍世界に知らしめたBf108タイフーン。第二次大戦中は高速連絡機や戦闘機隊総監ガーラント等高級将校の乗機として盛んに用いられた。恐らくこの機体もその1機だろう。

NII VVS試験飛行場の開設

1920年9月，ロシアで最初の試験飛行場が，ボルガ川の流域近くに建設された。数年のうちに試験飛行場は赤軍航空隊の試験機関であるNIIに移管され，これ以降，ソ連製戦闘機の飛行試験および外国製機との比較評価試験のメッカとなる。

こうした性能実証試験に供され，1923～25年にかけてソ連国内で量産されることになったドイツ軍用機のひとつに，ユンカースJu21複座偵察機がある。

同機に対しては，当初約100機程度の生産が見込まれていたものの，最終的には量産の指示は与えられず，一部は未完成のまま放棄されることになってしまった。これは同機が，NII VVSの評価試験で，その性能が充分でないと判断されたためで，結局Ju21は，タルケスタンの遠隔地で少数機が使用されたに留まっている。

1928年8月14日，ドイツ人パイロットによる受領試験を経て，ハインケルHD37単座戦闘機（シリアル#292）が，飛行試験のためにNII VVSに引き渡された。この機体はソ連人パイロット，コツロフの手によって飛行試験が行なわれ，以下のような評価が下されている。

飛行重量1,678kgにおいて，最高速度301km/h（当時のエンジンの特性から，最も大出力の得られる海面高度での値），上昇限度7,300m。これはハインケルによってソ連訪問団に示されていた最高速度310km/h，上昇限度8,600mを大きく下回ったが，高度5,000mまでの上昇時間に関しては，8.2～8.3分と両者の値は一致している。

NII VVSの公式レポートによると，同機は戦闘機としての良好な空力特性を備え，操縦性は柔軟性に富み，離着陸も容易。こうした特性から，逆にアクロバット飛行においては極めて高い負荷が容易にかかり，機体システムも調整作業が複雑。そのためパイロットには高い操縦技量が求められると述べられている。結論としてNII VVSは，このような非常に先進的な機体は，搭載可能なソ連製兵器の開発を前提に購入すべきだという結論を下している。

こうした評価試験は，直接的にHD37採用の可能性を図るためのものではなかったが，結果的には，有益な技術的フィードバックと，ドイツから提供されなかった技術の修得を可能とし，これを基にソ連独自の発達型，I-7が量産される結果となっている。

1930年11月，ソビエト通商団は，ベルリンにおいてドイツ政府からユンカースK-47戦闘機2機（シリアル#3352/3353）を購入した。この2機は翌1931年1月にNII VVSに評価試験用に引き渡されたが，搭載されていたジュピターVIIIエンジンの不調から，実際に飛行試験が開始されたのは同年2月13日のことであった。

エンジン再整備後の試験結果は，機体重量1,665kgの状態で，海面高度における最高速度340km/h，高度3,000mに

第二次大戦末期に登場し，その高速と重武装で最強戦闘機を謳われたFw190D-9。しかし，同機が登場した時には，すでにその高性能を充分に発揮できる操縦手がほとんどおらず，もっぱら連合軍の興味を引くだけの機体に終わるのであった。

おける最高速度272.5km/h、上昇限度8,100m、高度5,000mまでの上昇時間11.5分、高度1,000mにおける旋回所要時間12秒というもの。当時、同クラスのソ連戦闘機はまだ開発の初期段階で、後部銃手による後方防御の発想は、NII VVSの興味を大いに引くところとであった。

しかし、評価試験レポートによると、「この機体が想定している戦術面においては、敵の単座戦闘機に対する有効な防御手段を有することは、非常に重要である」と、その利点を認めているものの、「重量の増加によって旋回半径が増大し、前方機銃を有効に使用できないことを考慮すれば、あまり効果的な方法とは判断できない」と否定的に結論付けられており、のちに登場するソ連戦闘機の設計には、この評価の結果が反映されることになった。

1930年代中盤は、ソ連における外国製機のテストは低調で、それよりも国内における輸送機や旅客機、それに広大な洋上をカバーする飛行艇の開発に力が注がれた。これらの分野での研究用機は、すでに1920年代にドイツから

ボロボロの状態で試験場の片隅に置かれているBf109B。この109最初期型は対ソ戦には用いられていないので、恐らく、独ソ蜜月時代にソ連に供与された機体の1機だろう。

充分な数が輸入されており、その中にはドルニエ・バル飛行艇、ハインケルHD55およびHe5c、ユンカースF1、W33、G24、ドルニエ・コメート、マーキュリーなどが含まれていた。

これらの機体の評価試験は概ね順調に進められ、結果の優秀だったものについては、実用機の採用も実施されている。なおこれらの機体は、必ずしも完成機のというかたちで購入されたわけではなく、あるものはエンジンなしのエアフレームのみで、またあるものはノックダウン生産用のキットというかたちで輸入が行なわれている。

こうした例のひとつがHD55洋上偵察機で、同機はエアフレームのみがドイツから輸入され、ソ連製のM-22エンジンを搭載したうえで、KR-1の名称でソ連海軍に配属された。

このほかにも、He5c複座機2機が訓練用に購入され、ユンカースJu20複座偵察機にいたっては20機以上が導入され、バルチック艦隊および黒海艦隊航空隊において1930年まで使用された。なおこれらの機体の一部はのちに白海沿岸に送られ、1933年まで北極探検の支援用に使用されたという。

革命的なジェット戦闘機Me262に対してソ連空軍が並々ならぬ興味を持っていたのは言うまでもない。事実、戦後開発されたソ連空軍最初のジェット戦闘機スホーイSu-9はMe262のコピーともいえる機体だった。

《Bf109E》

1930年代の終わりには、スペイン内乱においてソ連軍のポリカルポフI-15と対決することになったハインケルHe51が、敵機の情報収集を主目的として、NII VVSで評価試験を受けている。

スペイン現地ではシャトス(しし鼻)の愛称で呼ばれたI-15は、すべての性能面でHe51を凌駕したが、ソ連空軍はす

まだ真新しいBf109B。飛行試験の合間に撮影された1枚で、当然時期は大戦前だろう。スペイン動乱でソ連空軍の最新戦闘機I-16を圧倒したBf109は、ソ連にとって最も興味ある機体だったに違いない。

でに複葉形式の戦闘機には興味を失っており，スペイン上空にその姿を現し始めていたドイツ製単葉戦闘機の評価試験が渇望されていた。

この望みは，スペインにおいてメッサーシュミットBf109Bの１機が鹵獲されたことによってようやく実現。この機体は，のちに鹵獲されたBf109Cとともに急遽ソ連本土に移送された。

この２機のBf109に対しては，早速TsAGIとNII VVSの手によって評価試験が実施されたが，実際に評価試験のハイライトとなったのは，この２機ではなく，のちに正式にドイツから購入された，発達型のBf109Eであった。この機体，Bf109E-3（シリアル#2738）は，1940年３月にドイツを公式訪問したソ連軍事・産業団によって購入されたもので，その年の12月には，評価試験を受けるためにNII VVSに到着している。

評価試験は，主にBf109E-3とBf109B/Cとの比較というかたちで進められたが，前者は飛行重量2,650㎏の条件で，海面高度における最高速度440㎞/h，高度5,000mにおける最高速度546㎞/h，高度5,000m間での上昇時間6.3分，上昇限度10,000mという性能を発揮している。また機体の火力は，当時のソ連戦闘機に比べると驚異的で，主翼に装備されたオエルリコン機関銃の標的に対する総火力は，１秒間に2.49㎏にも達すると計測されている。

なお，意外に低い海面高度での最高速度と，同じく海面高度で毎秒11.2mという貧弱な上昇力については，同機のエンジン性能が充分でないためと見られていた。また，水平面での性能についても矛盾が多く，自動前縁スラットを装備していたにもかかわらず，平均の旋回所要時間は28秒。当時開発中だった，YaK-1，MiG-1，LaGG-3といったソ連の新型戦闘機と比較すると，４～８秒も遅い値が計測されている。

なお機体の操縦性は，水平飛行と離着陸時には非常に素直だが，一度機動状態に突入すると昇降舵と方向舵の利きが緩慢。操縦桿の操作は極めて重いと報告されている。

これに対して，同時に輸入されたハインケルHe100の方は，Bf109と比較するとはるかに実直な設計であると，NII VVSの高い評価を受けている。

両機は同じDB601エンジンを搭載していたにもかかわらず，He100は飛行重量2,490㎏の条件において，最高速度は海面高度で556㎞/h，高度4,950mで650㎞/hを記録し，上昇力も高度5,000m間で4.7分と非常に優秀な値を示した。こうした高性能の要因は，機体設計が高速気流を積極的に利用した先進的なものであったこと，エンジンの冷却に通常の液冷方式ではなく，液体およびアルコール蒸発方式を採用していたことが上げられる。

しかしこうした優れた点を加味しても，旋回所要時間は23秒もかかり，水平面での機動性は劣悪。そして159㎞/hにも達する着陸速度は，同機を総合的に優秀な戦闘機と評価することを躊躇させるのに充分な要素であった。これに加え，機体の火力は非常に貧弱で，搭載されている２基の機銃だけでは，戦闘時に敵機に決定的なダメージを与えることは難しいとされた。

He100の評価試験は，その後LIIとTsAGIでも実施され，機体の設計上の特徴が公式の報告書にまとめられている。この報告書は非常に詳細なもので，ソ連の各試作設計局に対して，良好な操縦性，それに方向舵と昇降舵の利きに関する多くの有益な情報を提供したと言われている。

試験場の片隅に翼を休めるFw190A-4。鹵獲後も間もない機体なのか，まだオリジナルの塗装のままである。A-4は主機のBMW801に水メタノール噴射装置を取り付けた機体で，最高速度は670km/hにも達した。

不鮮明なシルエットだけなので，ちょっと分かりにくいが，キャノピーや脚収納部等の形状からみて恐らくBf109F-4だろう。F型は長いBf109の生涯の中でも性能的に最もバランスの取れた機体であった。

《Bf110C-4》

He100と同時期にNII VVSで評価試験を受けた機体のひとつに，メッサーシュミットBf110C-4双発複座戦闘機がある。

もちろん同機は飛行重量6,510kgという重戦闘機で、当初から単発戦闘機のような優秀な飛行性能が期待されていたわけではなかった。そして実際に計測された性能も、高度4,600mにおける最高速度525km/h、高度5,000mまでの上昇時間8.4分、旋回所要時間30秒以内というもので、この機体は爆撃機にのみ対抗し得ると評価されている。

なお、こうした対爆撃機戦闘において、機銃2門、機関銃4門合わせて毎秒2.85kgにも達する同機の強力な火力は、非常に有効であろうという高い評価を受けている。

ソ連空軍の赤い星のマークを胴体側面に描き込んで飛行試験を受けるBf109G-2/R-6。G-2はキャビン与圧装置を取り除いた以外はほとんどG-1と同じ機体で、実質的なGシリーズ最初の量産型であった。

なお機体の操縦性と安定性のよさは、試験飛行を実施したNII VVSのテストパイロットも賞賛しており、評価試験報告書の中でも「機体はたとえ手放し状態でも、極めて長時間安定した飛行を持続できる」という記述が見られる。また片発停止時の任務遂行能力も、極めて優秀であったという。

なお評価試験報告書の中には、「飛行という観点から見たとき、同機は平均もしくは平均以下の技量のパイロットによっても任務達成可能な機体である」という記述が見られるが、これは当時の報告書では、最優秀のソ連戦闘機にしか適用されない、絶賛に近い表現のひとつであった。また、同機の重戦闘機としての設計も極めて巧みであると評価され、TsAGIによって実施された5段階評価でも、各操縦舵面の有効性、操縦系統の重さ、パイロットの視界とコクピットの快適度に関しては、それぞれ最高の評価が与えられており、「同機は非常に操縦が容易かつ簡素で、空中では極めて安定している」との評価を受けている。

1941年6月22日、突然のソ連軍の侵攻が開始され、ソ連・ドイツ間の最前線においても、航空戦が頻繁に勃発するようになった。この戦闘においてドイツ軍は、Bf109シリーズの最新型で、機体を空力的に洗練し、高出力のDB601N1エンジンを搭載、モーター機関砲を装備したBf109Fの投入を開始し、同機はソ連軍の新たな驚異となっていた。ただし幸運にも、戦闘が開始された直後、ドイツ空軍第51戦闘航空群に配属されていたBf109F-2の1機が、モスクワ郊外のツシノ飛行場に不時着、ソ連側は、この新型機の評価試験を直ちに開始している。

なおこの機体は、油圧および電気系統に損傷を受け、燃料タンクも破裂していたものの、ソビエト空軍第47戦闘航空群の整備員が、ツシノにおいて修理を速やかに実施。すぐにソ連人パイロットによる試験飛行が実施された。

この最初の飛行において、同機は着陸時に左主脚のストラットと翼端を再び損傷しているが、これもNII VVSの技術者によってただちに修復され、1941年11月からは、本格的な評価試験が開始されている。

試験飛行はソ連の有名なテストパイロットであるA.プロシャコフの手によって年末まで続けられ、飛行重量2,780kgの条件で、高度3,000mにおける最高速度510km/hという高い速度性能を記録している。このほかの主だった性能は、高度5,000mまでの上昇時間5.4分、上昇限度8,700mというもので、海面高度での上昇速度は毎秒16秒というきわめて優秀な値を示した。

また、浅いバンクでの旋回所要時間は20～21秒で、同機の低・中高度での高い機動性を裏付ける結果となっている。なお、高度3,000m以上の高高度では、エンジン性能が急激に低下するため、飛行性能もきわめて平凡なものに留まっていたという。

しかし、こうした高高度での欠陥はあるものの、NII VVSのレポートは、同機の優秀な速度性能は、当時のソ連戦闘機を大きく上回り、15mmもしくは20mm機関砲弾を使用可能なマウザーMG151機関砲とともに、大きな驚異となり得ると結論づけている。

なおこのMG151機関砲は、適用任務の拡大という意味で、ソビエトの銃器

折れ曲がったプロペラからも分かるように、不時着／捕獲ののちにレニングラード戦線の修理工場へ送られ補修（分解？）を受けるFw190A-4。外翼にも20mm機関砲を装備した武装強化型。翼下に開いているパネルは給弾装置の突起をカバーするためのもの。

開発陣の関心を集めることになり，2年後にはアレキサンダー・ヤコブレフが，YaK-9のプロトタイプに同種のアイデアを適用したYaK-9TKを試作している。この機体名称に与えられた最後の“T”の文字は，搭載機関砲を簡単に換装可能という意味で，同機は20mm機関砲を，短時間に37mmもしくは45mm機関砲に換装可能であった。もちろんこれは，MG151のように機関砲弾だけを交換可能なシステムには劣るが，多くの任務に投入可能な融通性を追求したという意味で，Bf109F-2の影響を大いに受けた機体であった。

《Bf109G-2》

1942年の夏も終わりに近づくと，ドイツ軍は装甲を強化し，強化型エンジンを搭載した，Bf109G-2を対ソ戦線に投入し始めた。

これに対して，ソ連空軍は同機の評価試験を急遽実施することを決定。前線のパイロットには，Bf109G-2をなるべく少ない損傷で強行着陸させるようにという通達が送られることになった。当時，同機の偵察データはすでに入手済みで，イギリス政府からのかなりの情報が入っていたという。しかし，この通達が最重要項目の扱いを受けていたことからも分かるように，ソ連はBf109G-2を非常に大きな驚異としてとらえていたのである。

このBf109G-2捕獲作戦は，ソ連軍のスターリングラード反攻作戦時に，実現することになる。この作戦中にまったく無傷のBf109G-2/R-6（シリアル#13903）が地上で鹵獲され，1943年1月からNII VVSで評価試験が開始されることになったのである。

試験中に最も高い評価を受けたのは，同機の極めて強力な攻撃力で，MG151マウザー砲2門が主翼下面のゴンドラ型パックに追加装備されており，これを加えた機関砲装備箇所の数から，Bf109G-2はNII VVSにおいて“5ポイント”のニックネームで呼ばれることになる。なお，この機関砲による一斉射撃時には，毎秒の総火力は4.7kgにも達すると計測されている。

抜群の視界を誇るキャビンと軽快な飛行特性で“空飛ぶ目”として戦術偵察や観測に活躍したFw189A-2。Fw189にはほかに，A-2より多少軽武装のA-1や，翼付け根のMG17をMGFFに強化したA-4の各型があった。

オリジナル塗装のままのメッサーシュミットBf109G-2（シリアルNo.13903）。大戦も終盤に入り，そろそろ性能にかげりが見え始めてきていたとはいえ，ソ連空軍にとって最大の敵がこのBf109であることに変わりはなかった。

R-6仕様のBf109G-2。対大型爆撃機用には効果のあったR-6仕様だが，それが東部戦線の機体にも施されているのは，やはり対Il-2シュツルモビクとの闘いを考えてのことだろうか。

これに対して機体の飛行性能の方も，機体重量3,253kgの条件において，最高速度は海面高度で505km/h，高度7,000mで650km/h，高度5,000mまでの上昇時間5.1分，上昇限度11,200mという優秀な値を示した。

当時NII VVSでは，ソ連の最新の航空力学を適用して設計され，ブースター付きエンジンを搭載したラボーチキンLa-5の飛行試験が続けられていたが，このBf109G-2の評価試験の結果は，ソ連空軍関係者を震駭させることになったという。

つまりLa-5は，機体重量3,200kgというほぼBf109G-2と同様の条件において，海面高度での最高速度556km/h，エンジンの限界高度である6,300mにおいて660km/hをマーク，高度5,000mまでの上昇時間は，ブースターを併用して5.5分，1秒間の最大総火力は，20mm機関砲3門と12.7mm機関銃1門の合計で1.54kgという性能で，同機の方が海面高度での速度性能こそBf109G-2を上回っていたものの，この優位も高度3,000m以上では完全に逆転，総火力にいたっては，比較の対象にさえならな

かったのである。

これに続き、1943年4月には新たにBf109G-2(シリアル#14513) 1機が鹵獲され、評価試験が開始された。同機には、主翼下のゴンドラ型機関砲パックが装着されていなかったため、"3ポイント"のニックネームが与えられたが、これによる機体重量と抵抗の軽減によって、飛行性能にもわずかに向上が見られた。つまり、機体重量3,023kgの条件において、海面高度での最高速度524km/h、高度7,000mで665km/h、高度5,000mまでの上昇時間4.4分、上昇限度11,900mを実現していたのである。

もちろんこうした評価試験では、外国製機の性能を評価すると同時に、仮想敵機とした場合の弱点を暴き出すことに主眼が置かれていたのは言うまでもない。当時のソ連空軍の秘密レポートは、このBf109G-2 2機の弱点については、以下のように述べている。

「Bf109G-2は、機体重量の増加から、水平面での機動性が悪化しており、旋回所要時間は、"3ポイント"でも20~21.5秒、"5ポイント"にいたっては、22.6~22.8秒にも達する。これはLa-5の18.5秒と比較すると大きな性能上の弱点で、これを念頭においた戦術を用いれば、ソ連空軍の高技量のパイロットは、このドイツ戦闘機に充分対抗することが可能である」

Bf109G-2に関するレポートは、必要と考えられるすべての航空関係機関に配布されたが、これは性能評価試験に加え、同機の設計や製造技術への評価を含んだ詳細なもので、この事実からも、当時のソ連がいかにBf109G-2を重大な脅威とみなしていたかを推しはかることができる。

後方に見える3号戦車
35 (t) 戦車等とともに
外博物館に展示されて
るBf110C-3また-4。C
はエンジンをそれまで
Jumo210から念願の
B601Aに換装して一気に
性能化を図った戦闘機

ソ連空軍の手で試験を
けるBf110。胴体下面
MGFF20mm機関砲のブ
ーチをカバーするフェ
リングが突き出してい
ところからみて初期生
型のC-1かC-2であるこ
が分かる。

1943年春は、第二次世界大戦におけるソ連戦闘機開発の大きな節目となった時期であった。つまり同年4月からM-82FNエンジンを搭載したLa-5FNの飛行試験がNII VVSで開始され、同機はこれまでのソ連戦闘機を遥かに上回る、高性能を発揮したのである。

これは具体的には、離行重量3,168kgの条件で、海面高度におけるブースター併用時の最高速度595km/h、高度6,300mにおける最高速度648km/h、高度5,000mまでの上昇時間4.7分というもので、20mm機関砲2門による総火力も1秒当たり1.76kgと、Bf109G-2"3ポイント"の1.674kgを上回った。なおこれは、当時のロシア戦線でのBf109G-2が、機動性の低下を嫌って、ほとんど"3ポイント"形態で運用されていたことを考えれば、非常に優秀な数値だったと言えよう。

La-5FNに続いて登場したM-71エンジン搭載のポリカルポフI-185は、さらにこれを上回る性能を発揮し、飛行
量3,735kgにおいて、海面高度での最
速度は600km/h、高度6,100mでは680
/hにも達した。また武装面でも3門
機関砲の総火力は1秒当たり3.7kgと
り、ここにソ連戦闘機は、初めて性
面でドイツ戦闘機を凌駕するにいた
たのである。

しかし、こうした優秀な性能を発
したにもかかわらず、政治的な理由
らI-185の量産は見送られることに
り、実際には性能面で劣るLa-5FNが
量生産されている。

《Fw190シリーズ》

しかしこうした紆余曲折があった
のの、1943年中期には、ラボーチキ
とヤコブレフの新型戦闘機が東部戦
に登場。ソ連空軍はこれによってBf1
を簡単に駆逐することが可能となり
これがドイツ側に、新型のフォッケ
ルフFw190の戦線投入を加速させる
果となった。

こうした中、1943年6月には、ド
ツ空軍第54戦闘航空群のFw190A-4
戦闘中にプロペラを吹き飛ばし、ソ
領内に不時着するという事故が起っ
これはこの新型機に多大な関心を抱
ていたソ連にとっては願ってもない
ャンスで、機体は評価試験のために
連NII VVSに送られている。

この機体には非常に多くの先進的
特長がみられ、評価試験のレポート
これについて以下のように述べてい

機首にBK5 5cm機関砲を装備したMe410A-2/U-4。元来対米4発重爆用に開発された機体で、1943年夏に少数がII/ZG26に配備されてかなりの活躍をしている。しかしノースアメリカンP-51ムスタングの登場とともに活躍の場は失われていくことになる。

「完全自動の補器を装備した，パワフルなエンジン-プロペラ・システム。機能的なコクピットの計器配置と良好な視界。高い生存性と，主2門＋補助2門の機銃，2門の機関砲から構成される強力な武装は，同機の戦場における存在価値を非常に高めている」

このレポートが示すように，同機の総火力は1秒当たり4.39kgと非常に強力であったが，逆に飛行性能については，きわめて低い評価しか与えられていない。つまり，機体重量3,989kgの条件において，最高速度は海面高度で510km/h，高度6,000mで610km/h。高度5,000mまでの上昇時間は6.8分，旋回所要時間は24秒。ソ連空軍パイロットが多用する高度2,000mから4,000mの範囲では，当時のソ連戦闘機の性能には遠くおよばないと判断されている。とくにNII VVSのレポートでは，「Fw190A-4は非常に重く作られており，とくに垂直面での機動性は貧弱である」という部分にアンダーラインが引かれ，ソ連空軍パイロットが，戦術面でこの知識を利用するように推奨していた。

なおこのFw190A-4は，NII VVSでの評価試験後，LIIでも試験飛行が実施されたが，そこで計測された数値は，機体重量3,860kgの条件で，海面高度での最高速度520km/h，高度6,000mにおいて625km/h，高度5,000mまでの上昇時間6.9分。旋回所要時間は，高度1,500mで26秒，高度2,500mでは29秒というものであった。

結局，LIIでのFw190A-4に対する評価は，「総合的に見ると，同機はソ連の戦闘機に比べ性能的に劣っており，深刻な脅威とはなり得ない。この性能差は，Fw190A-4の非常に重い機体構造と搭載されているBMW801Dエンジンの性能が，M-82FNに比べて劣っていることに起因している」と結論付けられている。

（上，下）1943年にソ連空軍の実験場で撮影されたHe111H-11。このころになるとHe111はほとんど第一線を退いており，東部戦線でも同機の任務の大部分は空輸であった。ちなみにH-11は初めて背部銃座を密閉式にした防御強化型。

このようにFw190Aに対してのソ連空軍内での評価は押し並べて低く，1943年10月にNII VVSで実施されたBf109G-4（シリアル#19968）に対する評価試験レポートの中でも，ソ連空軍機への脅威は，Fw190AではなくBf109Gであることが改めて確認されている。

なお大戦終了までに，さらに3タイプのFw190の評価試験が実施されたが，そのうちFw190A-5は，Bf109G-4とほぼ同時期の1943年末，Fw190A-8については，1944年12月にNII VVSに送られている。しかし前者は基本モデルに装甲板と外部爆弾架，爆弾投下装置を追加した戦闘爆撃型で，重量と抵抗の増加から，Fw190A-4に比べて飛行性能はさらに低下していた。なお，このような戦闘機を戦闘爆撃機に改造するという発想は，当時のソ連にも存在し，YaK-9に爆弾倉を追加したYaK-9Bが量産された例がある。

これに対して，機内燃料容量と装甲板を減らした軽量型のFw190A-8については，飛行性能の向上の可能性についてソ連側も興味を持っていた機体であった。しかし，同機は機動性こそは若干向上していたものの，逆に操縦性は低下しており，結果的には，ソ連人技術者を失望させている。ちなみに，NII VVSで計測されたFw190A-8の性能は，離陸重量3,986kg，海面高度での最高速度542km/h，高度6,500mでの最高速度642km/h，5,000m間での上昇時間5.4分というもので，La-7，YaK-3，YaK-9などとの仮想空戦機動においても，ソ連戦闘機に太刀打ちすることは不可

NII VVSで飛行試験を受けるDo215B-1。ご存知のようにDo215はDo17のエンジンをDB601に換装した型で，当初スウェーデンの発注で開発されたが，折からの大戦勃発により全機ドイツ空軍に納入された機体。

（上、下）この異様なかたちをした機体は、きわめて操縦の難しいMe163の機種転換訓練用に作られたMe163S。基本的にはB型をもとにほとんどそのまま複座に改修したような機体で、生産数も少なく、その意味では一連の写真は貴重な1枚である。

能であったという。

1945年初頭、今度はユンカース・ユモ213A液冷エンジンを搭載した、Fw190D-3が初めて鹵獲され、評価試験のためにNII VVSに送られた。

しかし、ソ連パイロットに“長鼻”のニックネームで呼ばれた同機も、とくに印象的な試験結果は残しておらず、わずかに離陸重量4,197kg、最高速度624km/h、高度5,000mまでの上昇時間5.6分という、当時としては平凡なデータが報告されている。

《爆撃機の評価試験》

もちろんNII VVSでは、これまで述べてきたような戦闘機だけでなく、大型機に対する評価試験も実施していた。

こうした最初のケースのひとつがユンカースK-30で、良好な性能を示した同機は、ソ連で小規模の改造を受けたのち、1926年から陸上型、またフロートを装備した洋上型として、赤軍航空隊に引き渡されている。K-30は、さらに数10機がドイツから追加購入され、YuG-1の名称で配属されており、1930年代初めに軍用輸送機としての任務を終えたあとも、シベリアと北極圏で民間機として飛行を続けている。

1940年にドイツを訪れた、ソビエト通商産業団によって購入されたユンカースJu88A-1とドルニエDo215Bの2種類の爆撃機も、NII VVSにおいて評価試験を受けた機体である。

このうちJu88A-1については、飛行重量10,350kgの条件で、海面高度における最高速度365km/h、高度5,600mにおいて445km/h、高度5,000mまでの上昇時間は18分を記録した。NII VVSの特別レポートは、同機の操縦性について、「非常に容易で、好ましい操縦性を有し、空中での安定性も良好。同機の操縦性に関しては、否定的な部分はまったくない」と賞賛。縦横の安定性はきわめて優秀で、各舵面の利きと操縦系統の重さも適当。これに加え、機体構造の設計も非常に巧みであると評価している。

また、1940年のドイツからの大量購入機のうちの1機であったDo215Bについては、1940年12月から評価試験が開始されている。

同機がとくに高い評価を受けたのは、その空力的洗練度の高さで、これによって飛行重量8,620kgにおいて、高度5,000mまでの上昇時間10.8分という優秀な性能を実現していた。同時に、片発停止時の飛行性能の低下も少なく、パイロットの視界と居住性もきわめて良好と評価されたが、逆に操縦系統の反応は少々過敏であったという。

なお同機は、オリジナルの形態だけでなく、ソ連製のVISh-22Eプロペラに換装した状態でも試験を受けている。

1943年になると、対ソ戦線でも主力爆撃機として投入されたハインケルHe111H-11がNII VVSに送られ、同機に対しては最重要機種のひとつとして、詳細な評価レポートが作成された。

それによるとHe111H-11は、機体重量11,500kgの状態において、海面高度での最高速度330km/h、高度5,700mに

（上、下）スペイン動乱初期に主力戦闘機の任を務めたHe51。しかし政府軍側にI-15やI-16等の新型機が登場するにおよんで、同機は急速に第一線を退き、胴体下面にラックを装備した写真の戦闘爆撃機型C-1として生まれ変わるのだった。

Me163Bから S への改造は、エアフレームはそのままで、胴体内パイロット席直後のT液タンクと弾薬庫を取り除き、そこに教官用の第2コクピットと水バラスト・タンク（コクピット両側）を設けるかたちで行なわれた。

おいて400km/h。上昇力と上昇限度はそれぞれ貧弱で、前者が高度5,000mまで20分、後者が8,750mであった。

これはソ連のイリューシンIl-4やエルモラエフEr-2に比べると、かなり見劣りする性能で、ちなみにEr-2の最高速度は420km/hで、航続距離も約2倍。爆弾搭載量も5,000kgとHe111H-11を約2,000kgも上回っていた。

なお評価試験レポートには、もちろん同機の長所についても記載されており、良好な視界、先進的な搭載器材、優れた離着陸性能、良好な飛行安定性などが上げられていた。またHe111H-11の操縦は、異例なほど容易であると賞賛されていた半面、機銃6門と機関砲1門を備えながら、その射撃可能範囲が狭いため、防御能力および生存性は低いものとみられていた。

なお、同時期にHe111H-6の1機もNII VVSで評価試験を受けているが、この機体は試験飛行中に墜落して失われたために、完全なかたちの報告書は作成されなかったという。

同じく1943年に評価試験を受けた爆撃機としては、このほかにフォッケウルフFw200C-3がある。

同機は、最大燃料搭載量5,884kg、爆弾搭載量3,800kg、最大離陸重量25,300kgという大型爆撃機で、海面高度における最大速度は342km/h、高度4,200mにおいては、387km/hにまで向上した。これに対して、最大上昇限度は6,480mで、これらの性能は機体重量20,000kgでの計測値であった。

航続性能については、実際にNII VVSでの実証試験は行なわれなかったが、フォッケウルフ社の発表していた3,550kmという数値は、充分に信頼のおけるものと判断されている。

同機の場合は、主にソ連のペトリャコフPe-8との比較試験が実施されたが、出力1,700hpを発生するASh-82エンジン4基を装備したPe-8は、ほとんどすべての面で、Fw200C-3を凌駕する性能を備えていることを実証したという。具体的には、高度5,600mにおける最大速度442km/h、航続距離5,800kmというもので、これらはすべて標準離陸重量における数値であった。

なお、民間輸送機を急遽爆撃機に転用したFw200C-3と、当初から長距離爆撃機として設計されたPe-8との比較試験については、当時からその意味合いについて疑問視する声も多かったが、同機がソ連が入手に成功した唯一のドイツ製大型爆撃機だったこともあり、NII VVSは評価試験を実施したという。

1943年には、ソ連空軍パイロットや試作設計局、航空関係組織の技術者などのために、"ドイツ機の技術的特徴"と題されたマニュアルが、NII VVSによって特別に編集されている。この中にFw200C-3の評価も見られるが、「民間旅客機を改造した長距離爆撃機であるため、同機の軍用機としての技術的価値は小さく、開戦を急いだドイツが、このカテゴリーの機体を早急に得るために実施した、窮余の策に過ぎない」と簡単に記載されている。

〈攻撃機・偵察機〉

ドイツの攻撃機としては、NII VVSの評価試験を受けた機体として、ユンカースJu87D-1が上げられる。

同機の飛行試験の結果は、爆弾を合計500kg搭載した、離陸重量5,240kgの条件において、海面高度における最高速度334km/h、高度4,350mにおいては382km/h。上昇限度はわずか6,500mに過ぎず、5,000mまでの上昇時間にいた

曳航状態で飛行特性の試験を受けるMe163S。キャノピー上面に取り付けられた大掛かりなピトー管（?）と機首のラムエア・タービンが回っているのに注意。もともとがグライダーだけにこうした試験はお手のものだっただろう。

っては、18.5分も要したという。

これらの高空性能については、急降下爆撃というJu87の任務を考えれば、さほど重要な要素ではないが、同機の飛行性能は、速度を筆頭にすべての面できわめて低く、ソ連戦闘機に襲われた場合の対抗能力は、たとえ充分な装甲が施してあるにしろ、ほとんど皆無に近いとの評価が下されている。

当時のドイツ空軍には、専用の対戦車攻撃機が存在しなかったこともあり、1943年2月になると、Ju87の対戦車型が、東部戦線に投入されるようになった。このタイプは、ブリヤンスクにおいてソ連軍にすぐに鹵獲されたが、この時偶然にも、同機の運用試験に派遣されていたドイツ人テストパイロットが同時に捕虜となり、のちにNII VVSでの評価試験に参加している。

これによって得られたJu87対戦車型の性能は、離陸重量4,500～4,600kgの条件において、最高速度が320～330km/h止まりという貧弱なもので、NII VVSの評価レポートは、「大型の37mm砲を追加装備したことによって、最高速度は50～60km/hも低下、運動性も悪化している。このような性能の低下に加え、装甲が一部省略されているため、同機の生存性は極めて低いと思われる」と述べている。

NII VVSが評価試験を実施した偵察機としては、フォッケウルフFw189A-2着弾観測機がある。ソ連パイロットから"額縁"の愛称を与えられていたこの双胴機は、東部戦線にかなりの数が

ドイツ版シュツルモビクとして対地攻撃に活躍したヘンシェルHs129B-2。ぶ厚い防弾ガラスをはめ込んだキャノピーの前に取り付けられているのは3段に角度を切った降下攻撃用照準器。ノーズが外れている以外状態はよい。

投入されており、ソ連側としても非常に関心の高い機体であった。

なお、同機に対する評価は極めて好意的なもので、報告書は「Fw189A-2は非常に良好な視界を確保しており、着弾観測任務には最適の機体である。その特殊な機体形態にもかかわらず、操縦性は素晴らしく、片発停止時にも任務を続行することが可能。なお双胴形式の採用は、同機の任務を考慮した場合、最適の選択である」と述べている。また、逆に欠点としては、搭乗員に対する装甲が充分に施されていないことが上げられている。

NII VVSで計測されたFw189A-2の性能としては、海面高度において最高速度300km/h、高度5,000mまでの上昇時間25分、上昇限度6,750m、離陸滑走距離460mという数値が残されている。

なお同機の任務への適合性に対する極めて高い評価は、その後のソ連の航空機デザイナーにも影響を与える結果となり、1943年暮れには、パベル・スホーイが、同様の"額縁"型形態を採用した、RKと呼ばれる観測機を試作している。残念ながら、同機もその後1947年に登場した発達型のSu-12のいずれも、ソ連空軍に採用されることはなかったが、試験飛行におけるその飛行性能の優秀さは記録に残されている。

終戦直前には、メッサーシュミットの双発戦闘機Me410B-2（シリアル#130,379）が鹵獲され、NII VVSに引き渡された。

同機には50mm機関砲が搭載され、その1秒間の総火力は4.65kgにも達していたという。Me410B-2の性能は、対爆撃機要撃という任務を考えた場合、ソ連空軍にとっても大きな関心事だったが、すでに戦争も末期に近付いていたことに加え、同機の飛行性能は、ソ連の単座護衛戦闘機に比較すると非常に見劣りし、深刻な驚異にはなり得ないという評価が下されている。

ソ連では、このほかに練習機や連絡機などの評価も実施され、開戦前にはメッサーシュミットBf108タイフーンとフィゼラーFi156シュトルヒの2機が、空軍の手によって評価試験を受けている。

なお後者については、1940年9月にさらにLIIに送られて追加試験が行なわれたが、ここでも同機の離着陸性能の優秀さには、非常に高い評価が与えられている。具体的には、リフト・オフ速度71km/h、離陸滑走距離わずか68mというもので、同機が特殊な高揚力装置を装備していないことを考慮にいれると、これは驚異的と言ってもよいほど

Bf109を100km/hも上回る速度性能を持ちながら、くだらない政治的理由により結局採用されずに終わったハインケルHe100。同機は原型機のうち6機がソ連に売り渡されているが、本機もその1機か。

(上3枚)これらはいずれもソ連軍に捕獲されたFw190A-4で、内翼のMG151 20mm機関砲に加え、外翼にもMGFFを装備。翼内武装を20mm機関砲計4門とした武装強化型(ほかに機首上面に7.92mm機銃を装備)である。

の数値であった。

この試験結果を受けて、ソ連ではFi156のコピーを生産することを決定。のちに有名な設計者となるオレグ・アントノフに、この作業が依頼されている。

このソ連版シュトルヒにはSSという名称が与えられたが、極めて短期間で開発作業を終了することが求められたため、1941年1月には、早くも原型機が飛行試験のためにNII VVSに送られている。

同機に搭載されていたのは、ほぼFi156のエンジンと同等の出力を備えたソ連製のMV-6で、機体も積極的に高揚力装置を採用していたものの、その外見はオリジナル機に非常に似通ったものとなっていた。

なおNII VVSの飛行試験において、SSはブースター併用時の離陸速度66km/h、着陸滑走距離144mという満足すべき性能を示し、これを基に空軍では、同機の量産を決定している。

《ジェット時代》

ソ連の第二次世界大戦の勝利は、航空産業や空軍の将来にとっても、非常に意義深いものであった。つまり、ドイツで開発されていたメッサーシュミットMe163やMe262、それにハインケルHe162といったジェット機やロケット機を鹵獲し、評価試験を行なう機会が訪れたからである。

これらの機体はすべてNII VVSに送られ、その評価試験の結果は、その後に開発されたソ連製ジェット戦闘機に着実に反映させられていった。

もちろんこれ以前にもソ連でのジェット戦闘機開発は行なわれていたが、そこには多くの技術的難問が立ち塞がり、その実用化は容易なものではなかった。とくに、ジェット・エンジンについては問題が多く、ドイツから入手したユモ004やBMW003といったエンジンが与えた技術的影響は計り知れないものがあった。

また、これらのドイツ製エンジンの技術をフィードバックした、RD-10やRD-20といった国産ジェット・エンジンが実用化される以前には、ユモ004を搭載したヤコブレフYaK-15のように、鹵獲したエンジンをそのまま搭載した機体さえ存在したのである。

なお、これらの鹵獲機と並行して、多くのドイツ人技術者がソ連に移住し、ソ連の航空技術の発展に寄与したが、それについては本誌93年5、7月号の記事に詳しいのでご参照いただきたい。

これはよく分からない機体だ。胴体は試験機のみに終わったJu252のものなのだが、垂直尾翼はJu352、機首にいたってはFw190C(?)のもののようなのだ。もしかしたらエンジン・テストベッドとして用いられていた機体かもしれない。

JSDF STORY
自衛隊創設期を支えた航空機

——今はなき，翼たちへのレクイエム——

写真提供：櫻井定和

写真提供：海幕広報室

Text : Sadakazu Sakurai

JGSDF（陸上自衛隊）

← 自衛隊の前身，保安隊が編成された1953年ころに供与されたスチンソンL-5。元々はアメリカ陸軍で使用された連絡機で，保安隊には各タイプ合わせて35機が引き渡された。翌年の自衛隊発足により，これらは陸上自衛隊に配備されたが，1957年ころに全機が引退している。

← 1953年から供与が開始されたパイパーL-21は，合計62機(12001/12062)が引き渡しされた。これらの機体は操縦が簡単で，整備性も優れていた。このため，陸上自衛隊では，初等訓練機として使用されたが，1964年には引退している。

← セスナL-19の供与は1953年ころから開始され，A型だけで107機という大量の機数を配備した。陸上自衛隊では本機の国産化についても熱心で，約200機以上の生産を見込んでいた。しかし，戦力評価訓練の結果，ヘリコプターでも本機の任務が肩替わりできることが分かり，わずか22機が国産化されたに過ぎない。しかし，パイロットや整備員からの信頼は大きかった。

自衛隊は来る平成6年に創設40年を迎える。その間に使用された航空機は数多くあり，その大半はすでに見ることはなく一部が展示機として各基地や公園などで余生を送るにすぎない。しかし，記録として残された数多くの写真や資料の中には，これら退役した数多くの航空機のエンジン音や勇姿を感じることができる。読者の広範囲な年齢層によってそれぞれの思い出の航空機は異なると思うが，そこから感じる懐かしさは同一のものと思う。今回はいまは見ることのできない自衛隊航空の創設期を支えたオールドタイマーを，写真と資料によって辿ってみたいと思う。

●固定翼編

自衛隊の航空史の第一歩は，1952年(昭27)10月15日に静岡県浜松基地に発足した保安隊航空部隊に始まる。自衛隊の航空機の大半が米軍からの供与機であり，これら(供与機)の中には現在も日本の空を飛んでいる機体もある。

自衛隊の最初の装備機は，**エアロンカL-16連絡機**20機で，胴体には警察予備隊を表す「NPR」の文字が入り，主翼と胴体尾部を白く塗装するという目立つ機体であった。これはたとえ日本の空でも当時は米軍の管理下だったため，識別のために行なわれたものである。次に38機の**スチンソンL-5A〜G連絡機**が計38機，米軍から供与されている。保安隊，陸上自衛隊で1957年まで使用されたが，後継機としてL-19やL-21などが配備されたため順次退役した。供与機の中にはまったくの新造機として引き渡された機体もいくつかあった。**パイパーL-21**もその中のひとつで，今なお世界各国の軍隊で使用されている名機である。1955年に62(12001/12062)機が供与され，操縦訓練，観測の任務に従事していたが1964年ごろには姿を消している。

小型機の代名詞ともなっているセスナ社が開発した連絡機に**L-19**がある。1954年6月に最初の機体が保安隊に引き渡され，翌年3月までに107機(11001/11107)が供与された。その後，富士重工で大量の機数を国産化するという計画もあったようだが，ヘリコプターの採用によりわずか22機(11201/11214，11361/11368)の生産に終わった。しかし，陸上自衛隊での本機は整備性，操縦性，経済性などすべての面で高く評価され，各航空隊に配備され活躍したが，1982年には退役した。

→ T-34メンターは、1954年に航空自衛隊から9機が移管され、各航空学校にて計器飛行訓練機として運用されていたが、1982年ごろに姿を消している。

↓ 陸上自衛隊最大の大型ヘリコプターだったボーイングV-44。1958年にヘリボーン研究用として2機が購入され、木更津基地に配属されていたが1970年前半に用廃処分となり、1機は所沢に今も保存展示されている。

陸上自衛隊に続いて海上自衛隊にも数多くの機体がMAP供与機として引き渡された。こちらもご多分にもれず、その多くが中古機であったため、稼働率も低く当時の整備員泣かせだった機体も多かったようだ。自衛隊発足まもない1956年7月に**哨戒飛行艇コンベアPBY-6Aカタリナ**が2機引き渡されている。海上自衛隊では主に救難用として使用していたが、引き渡し時すでに相当のロートル機であったため、稼働率はとくに低かったようである。2機(5881、5882)とも長崎県の大村基地に配備されていたが、1960年に82号機が伊丹飛行場でオーバーランのために大破している。このPBY-6Aに遅れること約5ヵ月して引き渡されたのが**ジェネラル・モータースTBM-3アベンジャー対潜哨戒機**だった。この機体は捜索機のTBM-3Wと攻撃機のTBM-3Sのペア(ハンター・キラー)からなっており、10チーム20機の機体が引き渡されている。しかし、この機体も当初から老朽化が目立ち、部品取りのための共食いも多く、稼働率は極めて低かったために1960年早々に退役している。しかし同機は対潜哨戒作戦の基礎を築いた機体でもある。

戦後日本の航空界でも国産機の開発は熱心であったが、日進月歩移り変わる欧米の航空機産業を追いかけていく力はまだ育っていなかった。しかしそうした状況の中で川崎重工が開発したのが、**川崎KAL-1連絡機**である。試作機として2機が製作され、陸上自衛隊には1954年に1号機が配備され、1966年ごろまで在籍した。このKAL-1から発展した機体が前輪式低翼機の**KAT-1練習機**で、1機が航空自衛隊で使用されたが、後に航空大学に引き渡された。その次に製作された**KAL-2練習機**は、並列式の複座席のコクピットをもつ機体で、自衛隊の練習機として審査を受けたものの、T-34メンターが採用されたために試作機2機が航空/海上自衛隊に1機ずつ使用されたのみだった。

初等練習機として採用された**富士/ビーチクラフトT-34練習機**は、初期契約の20機を輸入、以降、ノックダウン生産などで合計125機が富士重工において生産された。このT-34練習機は陸海空の3自衛隊で使用されたが、その多くは航空自衛隊でパイロット養成用に使用されたほか、後に航空救難団にも配備された。飛行教育集団では1981年まで、救難団で

↓ ベル47の名称で民間でも多数使用された傑作ヘリコプター。陸上自衛隊ではH-13として運用されていた。日本では川崎重工において国産化され、130機以上が配備された。

↓ 下中段の機体はH-13にスーパーチャージャー付きエンジンを搭載したH-13KHで、川崎重工が独自に改造を加えた機体である。

→ シコルスキーH-19ヘリコプターは1954年から導入され、合計で37機が採用されている。機体は三菱重工において国産化され、陸海空3自衛隊で使用された。写真は伊勢湾台風のための災害派遣として名古屋に出動した第1ヘリ団所属のH-19。

は82年まで使用された。海上自衛隊では1954年から9機が館山に配備されたが、1958年には空自に移管されている。しかし、1965年に再び4機が配備され、最終的には10機が主に連絡機に使用された。陸上自衛隊では1964年に空自から9機(60501/60509)が移管され、各航空学校にて計器飛行訓練機として運用されたが、1982年ごろには引退している。

中等および高等練習機としては**ノースアメリカンT-6/SNJ練習機**が米軍から供与された。航空自衛隊では167機が練習機および航空救難団で捜索機として、海上自衛隊では48機が練習機としてそれぞれ1954年から引き渡され、1960年前半ごろまで使用された。このほかに計器訓練機として1937年に初飛行の**ビーチクラフトSNB-4/-5**が海上自衛隊に35機(6401/6435)供与されている。教育航空隊で運用されていたが、同じビーチクラフト社のB-65の採用によって1966年には姿を消している。この後、下総基地で整備教材用として多数が72年ごろまで使用された。SNBの後継機として採用されたB-65も、1960年に初号機を採用したが1975年ごろから用廃機が出始め、最終的に28機が配備されたが、後に5機は航空自衛隊に移管されやがてビーチクラフトTC-90にその席を譲っている。

ノースアメリカンT-28B練習機は、T-6の後継機にと三菱重工が購入したが、国産ジェット練習機のT-1が採用されたため、1機だけが航空自衛隊において研究用として使用された。機体は1954年に11月に日本に搬入され、航空自衛隊には1959年に引き渡された。垂直カメラを搭載して偵察航空隊第501飛行隊で運用されたが、1963年に事故によって除籍されている。T-28B練習機と同様に次期中間練習機として研究用に導入されたのが**バンパイア練習機**だ。全木製ジェット練習機として欧州ではもてはやされたが、米軍機中心の航空自衛隊での運用は難しかったようだ。本機も1960年には除籍となり、展示機として今も浜松基地にて保存されている。

自衛隊最大の大型機のひとつとして供与されたのが航空自衛隊の**カーチスC-46輸送機**である。1955年から供与が開始され、1957年までに合計38機が引き渡されている。その後、部品不足に対処するため台湾空軍から12機を輸入したが、このうち10機の程度がよかったため、D型に改修してそのまま運用した。残

写真提供：第5航空軍（在日米空軍）

り2機は部品取りと教材として使用された。C-46輸送機も輸送航空団で使用されたほかに、飛行点検機、ECM訓練機、各種テストベット機として使用され、1978年3月に全機退役している。

海上自衛隊ではダグラスDC-3の米海軍仕様機**R4D-6**シリーズ4機の供与を受けた。鹿屋基地で輸送任務や電子訓練などに仕様されていたが、その後第61航空隊所属となって厚木基地に配備された。しかし、1972年10月に引退し、その機は米民間登録記号が与えられて離日していった。また、1機が鹿屋基地にて展示保管されている。

哨戒機として運用されたのが**ロッキードPV-2ハープーン**で、1955年に17機（4101/4117）の供与を受け、鹿屋基地で運用されたが、引き渡された時点ですでに老朽化が進んでいたため、主に訓練機として使用された。現役期間はわずか6年程度であり、1961年には引退してしまった。中古のPV-2とまったく異なったのが、**ロッキードP2V-7ネプチューン対潜哨戒機**だった。この機体はまったくの新造機で、米海軍と同様の最新の対潜機器を搭載した機体だった。初号機は1956年に引き渡され、海上自衛隊の手によって太平洋を越えてフェリーされた最初の機体でもある。ロッキード社製は1号機から16号機までの16機で、その後の機体は川崎重工で48機が国産化され、合計64機（4601/4664）が配備された。このP2V-7から発達したのが、川崎重工において生産された対潜哨戒機P-2J対潜哨戒機で、この機体もロッキードP-3Cの戦力化が進んだため、今年度中には全機が引退する運命にある。

アメリカ海軍において、空母搭載の対潜哨戒機として運用された**グラマンS2F-1トラッカー対潜哨戒機**は、1958年から60機（4101/4160）が供与されている。1961年に航空集団編成後、4個の実働航空隊と第51航空隊（テスト）、第205教育航空隊が編成された。その後、少数が対潜機器を降ろし、標的曳航機や雑用機として改造された。S2F-1トラッカーは一部をモスボールして余命延長を図ったが、1984年を最後に全機引退している。また、一部はアメリカ本国に返還されていった。

飛行艇も海上自衛隊を代表する機体のひとつだ。その最初を飾ったのが**グラマンJRF-5グース飛行艇**である。1955年12月に4機（9011/9014）の供与を受け、鹿屋基地の第2航

☞P.88へつづく

JMSDF（海上自衛隊）

→　1945年に海上自衛隊に供与されたTBM-3W2は、胴体下面にAPS-20レーダーを搭載した対潜ハンター機であった。また、これとペアを組むTBM-3S2は攻撃兵器を搭載するキラー役でそれぞれ10機ずつが供与されたが、老朽化が激しく、1957年ころから徐々に引退していった。

写真提供：西村直紀（海自提供）

写真提供：西村直紀（海自提供）

←　1957年から双発練習機として35機のビーチクラフトJRB-4が供与され、教育隊で使用された。その後名称をSNBに変更したが、ビーチクラフトB-65の導入により1966年には引退した。

←　KAL-2は、川崎重工が自衛隊練習機として試作した機体だったが、富士重工のLM-1の採用によって不採用に終わった。機体は海自と空自に各1機ずつ引き渡された。タンデム式の操縦席で前脚式のスマートな胴体を採用した機体だった。

写真提供：[illegible]

写真提供：海上自衛隊館山基地

↑　保安隊時代の1953年に3機のS-51ヘリコプターが導入され，館山航空隊で運用。その後，大湊航空隊にも配備され1960年ごろまで使用された。

←　ベル47は，ヘリコプター要員の操縦訓練用として導入され，館山航空隊で使用されたほか，第211航空隊や鹿屋航空隊にも配属された。

写真提供：横田敏寛

↓　HSS-1は，海上自衛隊初の対潜ヘリコプターとして1958年に8機が配備されたが，1961年からは発達型のHSS-1Nを8機受領し，小松島，大村にも航空隊を開設した。

写真提供：海幕広報室

→　海上自衛隊最初の飛行艇として1955年に鹿屋基地に4機のJRF-5が配備されている。初期は全面シーブルー1色であったが、後に全面白の塗装に変更している。1961年から導入されたグラマンUF-2と交替して、JRF-5は米国に返還されている。

↓　PBY-6Aカタリナ飛行艇は、1956年に2機が供与されたが、すでに老朽化が進んでいた中古機であったため、稼働率はJRF-5同様に低かったという。水陸両用機というメリットを活かして、救難機として使用された。

写真提供　海幕広報室

空隊に配備した。その後大村基地において第91航空隊を編成して主に操縦訓練機として使用されたが、一部は連絡機としても使用された。1961年に自衛隊を退役したのちにアメリカに返還され、民間に払い下げられ再びアメリカの空で活躍した機体もある。グラマンJRF-5グース飛行艇の後継機として採用されたのが同じグラマン社の**UF-2アルバトロス飛行艇**で、6機(9051/9056）が1961年から引き渡されている。ほかの飛行艇と異なり、このUF-2飛行艇は新造機として大村航空隊に配備された。1機が事故で失われたが、残り5機は76年まで現役を務め、すべてがアメリカに返還され、その後民間で使用された。

新明和工業が開発したPS-1飛行艇のテストベッドとして海上自衛隊は1機の**UF-1飛行艇**を別に入手した。この機体は船積みで運ばれ、新明和で大改修が施された。できあがった機体は原型機とはまったく異なったスタイルとなり、**UF-XS**の名称で呼ばれた。1963年からテスト飛行が開始され、各種データを収集して退役し、しばらくは下総基地にて展示されていたが、現在は三保海岸にある東海大学航空博物館に展示されている。このUF-XS研究機のデータを参考に、戦後国産初の対潜飛行艇として開発されたのが**新明和PS-1対潜哨戒艇**だ。草案は1955年からスタートしたといわれ、試作機PX-Sが2機製作され、PS-1として1967年に初飛行を実施した。試作機2機を含めて、1977年までに23機が生産され、ずば抜けた性能を持ちながらも、対潜機器の発達、運用の困難さから引退してしまった。PS-1飛行艇から発展した救難飛行艇US-1は現在も運用されている。

航空自衛隊最初のジェット戦闘機となったのが**ノースアメリカンF-86Fセイバー戦闘機**である。1955年12月にMAP供与が開始され、180機（52-6401/62-7580）という機数が引き渡された。国産化の契約も進み、300機(62-7701/12-7000)が三菱重工において生産されている。航空自衛隊では10個戦闘飛行隊と1個偵察飛行隊を編成し、現在の戦闘飛行隊の基本ベースを築いた航空機でもあった。偵察飛行隊に配備された**RF-86F**は、最初に供与されたF型の中に含まれていた-25、-30から18機(62-6401～62-6430)を改造したもの。改造は機首部分に集中し、12.7mm機銃の替わりに3台の垂直カメラを搭載。同時に通常の機体

写真提供：海上自衛隊大村基地

← 6機のグラマンUF-2アルバトロス飛行艇は、1961年に九州の大村飛行隊に配備されたが、1965年7月に1機が北海道で墜落して失われている。しかし、残りの5機は75年に全機が引退している。

↓ 戦後初めて開発された飛行艇が、新明和PS-1である。高い波高でも離着水が可能なSTOL能力を有する世界でも類を見ない傑作機であった。海上自衛隊では1977年までに23機が製作され、岩国基地の第31航空群で使用された。

写真提供：伊藤直行

と同様に-40タイプに改修されている。F-86F戦闘機の実働部隊運用は第8航空団第6飛行隊が最後で、1980年3月まで使用された。航空自衛隊における最後のF-86Fは1982年3月に総隊司令部飛行隊所属の#497号機をもって終了した。このときもそうだったが、不思議なことにこのような最後の引退セレモニー時には天候に恵まれず、雨や曇天が多いようだ。著者もいくつかのこの種の式典を取材しているが、晴天だったのはわずかだったと記憶している。

航空自衛隊初の全天候性戦闘機として採用されたのが**ノースアメリカンF-86D戦闘機**だ。まだ、レーダー迎撃のノウハウも知らない航空自衛隊にその知識を植え付けてくれた機体でもある。在日米軍が使用していたF-86D迎撃飛行隊の中から122機(84-8101/14-8222)が供与され、千歳・小牧基地にて4個飛行隊が編成された。しかし、当時としては複雑な電子機器のトラブルや部品不足などに悩まされており、新鋭戦闘機**ロッキードF-104J/DJ戦闘機**が順調に配備できた影には本機の苦労があったともいえるわけで、その果たした役割は高く評価してよいだろう。

"最後の有人戦闘機"というキャッチフレーズでデビューしたF-104が航空自衛隊に採用されたのは1959年11月、日本においての初飛行は1962年3月に小牧基地において行なわれた。以来、単座機J型が210機、複座機20機が配備され、7個飛行隊を編成し、また同時期に採用されたバッジシステムと連動して日本の防空任務を確立した戦闘機でもあった。その後マクダネル・ダグラスF-4EJやF-15戦闘機の配備により、F-104飛行隊は姿を消すこととなった。最後のF-104飛行隊は、沖縄県・那覇基地の第207飛行隊で、1986年3月末をもって解隊している。その後30機のF-104が標的機として改造を受けるため、岐阜基地に保管されていたが、現在は2機が改造を終えて各種テストを実施しており、今後ほかの機体も改造が施されるだろう。

●ヘリコプター編

自衛隊に最初に供与されたヘリコプターは海上自衛隊のベル47といわれている。自衛隊の前身、保安隊時代の1953年に4機を購入しているが、これは後に海上自衛隊の管轄となっている。海自では15機のベル47を保有し、館

☞P.92へつづく

写真提供：西村直紀（海自提供）

↑　1956年から16機がアメリカから引き渡された最新の対潜哨戒機がロッキードP2V-7である。続いて川崎重工において48機が国産化され，日本の対潜哨戒の基礎を築いた機体であったが，1980年代には引退している。

→　60機のグラマンS2F-1トラッカー対潜機は，1958年から海上自衛隊に配備されたが1984年には退役した。

↓　民間機DC-3の海軍機仕様がR4D-6である。4機が引き渡され，輸送任務や電子訓練機（R4D-6Q）として使用された。

写真提供：海幕広報室

← 1954年から海自最初の救難ヘリコプターとしてS-55が採用され、13機が各航空隊基地に配備された。陸自・空自のH-19と同一機だが、名称はS-55を使用している。機体は上面グレイ、下面赤色としており、海上で目立つ塗装となっており、これは現在使用しているUH-60にも受け継がれている。S-55は1970年ころまでに全機が引退している。

→ S-62救難ヘリは1965年からS-55の後継機として9機が採用された。胴体下面が飛行艇と同様の艇体構造を採用したため、そのまま海上に着水が可能となった。海自では厚木、八戸などの航空基地に配備された。

→ T-34メンターは1954年から鹿屋基地において9機が運用されたが、58年に空自に移管された。その後再び10機が採用され、計器飛行訓練や連絡機として使用された。写真は第51航空隊機。

写真提供：櫻井宏和

← SNB双発練習機の後継機として採用されたのがビーチクラフトB-65練習機で、28機が配備されて第202航空隊でパイロット養成任務に従事した。その後はほかの航空隊に配備されたが、現在はB-65からTC-90へと機種改変している。なお、基地は徳島基地のままとなっている。

JASDF(航空自衛隊)

← T-34は富士重工で国産化され，航空自衛隊には1955年10月から納入されている。以来，ファイターパイロットを目指す若者たちの登竜門となった機体である。飛行教育集団からは1981年，航空救難団からは82年にそれぞれ引退した。現在は，国産練習機T-3が航空教育集団(第11，12飛行教育団)に配備されている。

写真提供：伊藤直行

← 中高等練習機T-6テキサンは，航空自衛隊に167機が供与され，松島基地で旧軍パイロットたちを含む飛行要員の訓練にも使用され，空自の戦中・戦後のパイロット養成に従事した。国産ジェット練習機T-1が配備され，徐々にその姿を消していった。また，航空救難団でも捜索機として使用されたがこちらもT-34と交替している。

写真提供：森 正

← T-6練習機の後継機として三菱重工が購入したものの，T-1ジェット練習機の採用によって計画がキャンセルされたため，空自が研究用として使ったのがT-28Bである。しばらくは実験航空隊で使用されたが，垂直カメラを胴体後部に搭載し第501飛行隊に移管された。しかし，1963年に宇都宮飛行場にて事故をおこし，そのまま廃機となってしまった。

山航空隊で訓練に使われ，後に鹿屋基地に移動した。また，南極観測船にも搭載され，南極での任務にも従事していた。陸上自衛隊では川崎重工で国産化した本機を採用したが，名称を**H-13**として陸自を代表する主力ヘリコプターとなった。

海上自衛隊の前身，海上警備隊が1953年に導入したヘリコプターの中に**シコルスキーS-51**がある。ベル47の後に採用され，3機(8831/8833)が館山と大湊基地に配備された。整備性などに問題があり，1960年ごろには引退しているが，ユニークなそのスタイルは人気があった。

海上自衛隊発足時から運用されたヘリコプターとしては，上記の2機種のほかに**シコルスキーS-55**がある。初号機は1954年5月に三菱重工でノックダウン生産された機体で，3機(8941/8943)が配備された。その後S-55Aを10機(8901/8910)購入して，各基地の救難部隊に配備していたが，1970年ごろに姿を消している。陸上自衛隊と航空自衛隊では**H-19**という名称で本機を採用している。前者は輸送任務などに31機(40001/40031)を1954年から，後者は航空救難任務に21機(71-4701/11-4721)を1957年から運用している。両者とも1970年ごろには姿を消している。

海空の2自衛隊が導入したヘリコプターに**シコルスキーS-62**がある。本機はタービンエンジンを搭載した機体で，海自・空自とも救難ヘリコプターとして採用し，前者は1965年から9機(8921/8929)を，後者は1963年から9機(33-4771/73-4779)を採用している。海自はS-61の，空自はV-107の配備によってそれぞれ1983～86年までに引退している。

大型ヘリコプターとして陸上自衛隊と航空自衛隊の双方に**H-21ヘリコプター**が1959～60年に導入された。陸自が購入した2機(50001，50002)は，民間型の**V-44**であったため，名称はそのままV-44が使用された。空自のH-21は，米空軍の中古機だったが10機(02-4751/60)が供与されている。陸自のV-44は1970年ごろまで使用されたが，空自のH-21はわずか7年ほどしか使用されずに引退している。これは中古機ということとKV-107の導入が影響したものと思われる。

海上自衛隊ではヘリコプターにいろいろな任務を与えている。その中には海上自衛隊ならではの仕事も数多くあり，対潜哨戒任務は

写真提供：航空自衛隊

↑ カーチスC-46輸送機は，1955年から30機が供与された。その後台湾から12機を部品取り用に購入したが，同機の程度がよかったために，10機をD型仕様に改装してそのまま使用した。しかし，78年に国産ジェット輸送機C-1と交替している。

→ バンパイア練習機は，1956年にT-1練習機の研究用としてイギリスから輸入され，岐阜の実験航空隊で各種テストも行なわれたが，フライト回数は決して多いものではなかったようだ。

その代表例だ。1958年から引き渡しが開始されたシコルスキーHSS-1は，海自初の対潜ヘリで8機(8551/8558)が配備された。その後，改良型のHSS-1Nも9機(8561/8569)が配備され，館山，大村，小松島の各基地で使用されたが，1977年ごろに引退した。

陸海空3自衛隊が共通使用する第2代目のヘリコプターとしてKV-107がある。現在も陸自・空自では輸送・救難の多目的ヘリコプターとして使用されているが，海上自衛隊で運用されたKV-107はすでに引退している。第二次大戦中に米軍が日本周辺に敷設した機雷の処理を目的に導入されたのが海自のKV-107ヘリコプターだった。1963年から下総基地の第5航空隊に配備され，最終的に9機(8601/8609)が揃えられ第111航空隊を編成した。しかし，その後に後継ヘリとしてMH-53Eが導入され引退している。

●

このように数多くの機種が自衛隊発足以前から供与や購入によって自衛隊に配備され，創設期を支えた。今回はスペース的な問題もあり，導入までのプロセスやエピソードなどの紹介もできず，全体の流れを記すことだけに終わってしまったのが残念に思う。今後，機会があれば詳しい内容を紹介できればいいと考えている。

櫻井定和

写真提供：第5航空軍（在日米空軍）

〔このページ3枚〕 ノースアメリカンF-86Fセイバー戦闘機は、空自初のジェット戦闘機として1955年から180機が供与され、さらに三菱重工で300機が国産された。F-86Fは現在の空自の基礎を築いた機体であり、長く記憶される戦闘機だろう。上は第4航空団第7飛行隊機、左は1973年三菱重工でオーバーホールを終えたあとのF-86F。下はブルーインパルス機。

←↑ ノースアメリカンF-86Dセイバーは米空軍から122機が供与された。しかし、部品不足に悩まされたという。E-4レーダー照準の操作など、「手が3本欲しい……」とは当時のパイロットが残した言葉である。機体は1968年に全機引退している。写真は第3航空団所属機で、垂直尾翼の帯で飛行隊を示す。

写真提供：櫻井定和

↓ RF-86Fセイバーは、最初に供与されたF型の中から18機に対して改造が行なわれた写真偵察機である。第501飛行隊は、松島で編成された後、入間基地へ移動している。現在は機体もRF-4E/RF-4EJを装備し、百里基地で、偵察活動のほか、災害派遣などの民生協力にも従事している。

写真提供：第5航空軍（在日米空軍）

［このページ3枚］　ロッキードF-104J/DJ戦闘機は、1962年から航空自衛隊に納入され、J型210機、DJ型20機が採用された。部隊は7個飛行隊が編成され、千歳、小松、百里、新田原、那覇の各基地に配備された。日本では当時導入された防空システムのデータリンクを搭載した。1986年、最後のF-104飛行隊である第204飛行隊が解隊し、日本の空からあの独特のエンジン音が途絶えてしまった。現在は標的機としてF-104Jを改造したUF-104Jのテストが行なわれている。これらは今後、30機が改造される（下）。

写真提供：櫻井定和

Photo : USAF

DOUGLAS A/B-26 INVADER

●解説：牧 英雄
Text : Hideo Maki

Illustration : Motoharu Hasegawa

DOUGLAS B-26B INVADER "Hollywood Hangover", 728BS/452BG at Miho AB. Japan in 1950.

朝鮮戦争開戦の年，鳥取県の美保基地(現航空自衛隊)に駐留していた第452爆撃航空群第728爆撃飛行隊のB-26B。機体は全面無塗装の銀。機首には官能的なノーズアートが描かれている。同航空群はこの山陰の地から日本海を越え，朝鮮半島の釜山にまで迫った北朝鮮軍に対地攻撃を加えるなどのミッションを実施した。

Photo / DOUGLAS

試作第3号機XA-26B-DE（s/n41-19588）。75mm砲装備の機体だが写真では外されている。

第二次世界大戦，朝鮮戦争，ベトナム戦争。この3つの戦争に参加した唯一の第一線戦闘機。それがダグラスA/B-26インベーダーである。しかし，出版物や模型の数から察するに，本国のアメリカでもあまり人気のある機体ではないようだ。いわんや，日本においては，4式重爆「飛龍」を傑作と考える人はいても，「飛龍」など問題にならない高性能機であった，いや，現在も飛んでいるのだから高性能機であるインベーダーの実力を認める人は少ない。改めていう。好みの問題はともあれ，レシプロ双発軽爆の最終到達点として，より高く評価されるべき，「非運の」だの「幻の」だのというエクスキューズのいらない傑作機がA/B-26インベーダーなのだ。

A-20からA-26へ

第二次大戦時，アメリカ陸軍の攻撃機のうち，単発機には見るべき機体がなく，海軍のSBD，SB2Cを採用して急場を凌ぐありさま（それもあまり使用されていない）だったが，双発にはダグラスA-20ハボックという働き者がいた。A-26はその後継として，また爆撃機に分類されたノースアメリカンB-25，マーチンB-26にも替わる機体として計画されたものである。

基礎研究が始められたのは，1940年春とも秋ともいわれ，11月にはライトフィールドの試験技術セクション爆撃機課が欧州の戦訓によるDB-7（A-20）の特性について助言を与えている。こうしたデータをもとに，41年1月末，設計主務者エドワード H.ハイネマン，計画技術者ロバート・ドノバンを中心として，本格的開発がスタートした。

堅実なダグラス社らしく，A-26の設計思想もオーソドックスで，基本的には前作A-20を大型化，空力的に洗練し，強力なエンジンを装備したに過ぎない。中翼，懸架式のエンジン配置はB-25，B-26とも共通する。当時の双発機の典型的レイアウトであり，技術的にも層流翼型の採用以外，とくに目新しいものはなかったが，総合技術力と実用性ではトップレベルであった。

1941年2月28日，生産ラインをサンタモニカ工場に開設，20ヵ月後に引き渡し開始という生産プランを提出したが，資材部門から機体単価（＄142,250）の点でクレームがつき，試作発注は41年6月2日，契約AC17946としてXA-26，XA-26A各1機が＄2,208,390で，さらに3週間後XA-26B 1機がなされたものの，生産契約は10月31日にAC21393として200機発注されるまで，ダグラス社と戦時局の間で折衝が続けられた。またこのとき同時に，試作型3機はなぜか海軍管理下のエルセガンド工場で製作することとし，実用型はサンタモニカ工場のA-20，C-47，-54の生産ラインを乱さないため，新設されたカリフォルニア州ロングビーチ，オクラホマ州タルサの両工場で生産，製作会社記号はそれぞれ「DL」と「DT」を与えることが決定された。

もちろん，これらはいわば「営業」上のトラブルであり，戦時下とはいえ，開発開始10ヵ月後には早くも量産発注がなされたことでも分かるように，陸軍側も機体の技術的問題や性能に関しては，ほとんど不安を持っていなかったようだ。この間，41年4月11～22日に行なわれた最大モックアップ審査も，問題なくパスしている。

初飛行まで

A-26の基本構造は前述のようにA-20の拡大，近代化版で，全金属製セミモノコック構造，胴体はA-20より浅く幅広く，また他機に比べ角がシャープで角型に近い断面になっている。翼は中翼配置，NACAの開発した層流翼型を採用，2本桁構造でフラップは電動式ダブルスロッテッド・フラップである。降着装置は前脚式で，主脚はエンジン・ナセル内に完全に引き込まれる。

そして特筆すべきはその強力な武装であろう。機首武装は後述するが，防御用兵装として胴体上下に搭載された，50cal（12.7mm）連装銃塔は，爆弾倉後部の銃手席から遠隔操作され，背部，腹部の両目標を同時に追尾し連続射撃すること，両銃塔を特定位置で同時射撃することが可能で，さらに尾翼などの射撃禁止部分を自動的に飛ばして追尾射撃するメカニズムを備えている。また背部銃塔は前方にロックし，パイロットによる射撃も行なえた。腹部銃塔は地上掃射，攻撃後の低空パス時の対空火器制圧にも有効であった。胴体下部爆弾倉は前後

Photo: U.S.ARMY

雪の飛行場に駐機する量産第1号機のA-26B-1-DL（s/n41-39100）。

に分けられ、搭載量は最大4,000lb(1,814kg)、爆弾のほか2,000lb(907kg)級魚雷2本も装備できた。

ところが、その武装が原因となって、せっかく手早く生産体制を整えたにもかかわらず、量産への着手が遅れることとなった。そのためダ社はしばしば軍当局の非難を受けたというが、しかし、その主な原因は陸軍側にあった。

もともとA-26は、1機種のバリエーションで爆撃、戦闘などいくつかの任務に適応させることを目的に計画され、試作機も各バージョンに分けて発注されたのだが、その試作機が完成していないこともあり、陸軍はそのいずれの生産を優先させるか、またその武装をどのような組み合わせとするか、なかなか決断できなかったのである。

1942年7月18日、ダ社はようやく500機すべてを機首に75mm砲装備とするよう指示されたが、ダ社側がこれに難色を示し、逆に透明風防型の開発を続行すると同時に、いくつかの機首武装を選択できるソリッド・ノーズ型の生産を提案した。それは（右）75mm砲（左）、50cal×2、（右）75mm砲（左）37mm砲、（左右）37mm砲各1、（右）37mm砲（左）、50cal×2、（右）、50×4（左）37mm砲（右）、50cal×4（左）、50cal×2のオプションで、結局これがA-26Bとして採用されることになったが、このため、ダ社が量産機の製作を開始したのは42年9月のこととなった（注：資料の日付などからつじつまを合わせると以上のようになるが、資料には納得しにくい部分もあり、もし日付などに誤りがあれば、事実はかなり異なる可能性がある）。

一方、試作機の製作は大きなトラブルもなく進んだものの、当初の初飛行予定日だった1942年1月15日からは大幅に遅れ、6月にやっとロールアウト、半年遅れの42年7月10日、マインズフィールド（現在、LA国際空港の一）で、ダ社テスト・パイロット、ベン O.ハワードの操縦により初飛行した。

もっとも、開発期間の短かった当時とはいえ、発注から13ヵ月後の初飛行が特別に遅いというほどではなく、プラット&ホイットニー（P&W）R-2800ダブルワスプという名機の搭載により、B-25、-26より80mph（129km/h）ほど優速なのは計画当初から予想されたし、要求より700lb（318kg）ほど軽く仕上がったこともあって、性能的には充分満足すべきものであった。初飛行後ベン・ハワードが「もし本当に一刻も早く必要なら、このまま持っていって結構。性能は保証します」といったというエピソードも、あながちまったく作り話ではないだろう。

A-26B-45-DL（s/n44-34216）。水噴射付きR-2800-79に換装した最初のブロック。

各型の変遷

A-26の総生産数は一般に2,452（2,450は誤り）機とされるが、ほかに22機が生産されたと思われ（後述）、正しくは2,474機と考えられる。逆にキャンセル機は、信頼できると思われる資料の合計5,237（あるいは－7、－248、上記の22機は含まない）機となるが、5,294（おそらく上記22機を含む）機とする資料もあり、これらは1945年8月13および17日付でキャンセルされた。またA-26からB-26への改称は48年6月に行なわれている。

XA-26-DE：最初のインベーダーで、透明ガラスの機首をもつ軽爆撃型。実質的にA-26Cの試作型となった。P&W R-2800-27（離昇出力（以下同）2,000hp）搭載、大型スピナー付きハミルトン・スタンダード（HS）3翅プロペラ（おそらくB型と同型）装備、燃料容量最大1,050U.S.gal（以下単にgal、3,975ℓ）。1942年7月10日の初飛行時は非武装であったが、のち機首右側に、50cal×2、胴体上下に、50cal連装リモコン銃塔を装備。爆弾搭載量は胴体内爆弾倉に3,000lb(1,361kg)、外翼ラック4ヵ所に計2,000lb（907kg）。

乗員はパイロット、航法士兼爆撃手と後部コクピットの銃手の3名で、爆撃手席は機首風防内にあるが、緊急時の脱出が困難なため、通常はパイロット右側のジャンプ・シートに位置する。

XA-26A-DE：試作第2号機で夜間戦闘機型の原型。機首はソリッド・ノーズで、内部に空中迎撃レーダーMIT（マサチューセッツ工科大学）AI-4を搭載。武装は胴体上部に、50cal 4連装銃塔、P-70（A-20の夜間戦闘機型）の経験にもとづき、胴体前部爆撃倉下に前方固定20mm機関砲×4を設置。爆弾は後部爆弾倉に2,000lb。そのほかの装備はXA-26とほぼ同様だが、乗員はパイロットとレーダー手兼銃手の2名。飛行テストの結果は良好であったが、すでにより高性能のノースロップP-61が完成していたため、以後夜間戦闘型の開発は中止された。

なお、A-26Aと呼ばれる機体はのちのB-26Kを改称したもので、本機とは直接の関係はない。

XA-26B-DE：原型3号機の地上攻撃型。ソリッド・ノーズ右側にB-25G/Hと同

B-26Cの正面形。朝鮮戦争時の撮影で、爆弾のほかZLLを3基ずつ装備している。

Photo：USAF

北朝鮮の目標に500lb爆弾を投下する3BG(L)のB-26C-40-DT(s/n44-35579)。

様，戦車砲を航空用とした75mm砲を搭載，500機が生産されることになったが，前述のようにダ社の反対や射撃間隔が大きいこと，発射時の衝撃，砲重量などの問題から，生産型では選択機首に変更された。ほかの武装などはXA-26と同様，乗員は3名で，航法士が75mm砲手を兼ねた。

A-26B（B-26B）：ソリッド・ノーズの攻撃型の量産機，1943年9月に生産開始，44年春から就役した。ロングビーチ製の**A-26B-1/B-66-DL**が1,173（あるいは1,172）機，サルサ製**A-26B-5/B-25-DT**が205機生産され，終戦により421機がキャンセル（一説にこれはC型）となった。このうち**B-65-DL**に当たる22機は，公式リストではキャンセルとされているもので，生産数1,151機，キャンセル444機（この1機は，明らかにXA-26Dとして完成している）となるが，フランスへの供与機にそのs/nを持つ機体があり，22機生産という資料にしたがった。

エンジンはR-2800-27のほか，フォード製の-71（2,000hp）も用いられ，**B-45-DL**以降は水噴射装置付きの-79（2,000hp，水噴射時2,350hp）に換装された。プロペラはHS油圧式フルフェザリング3翅，直径12ft6または7in（3.81/3.84m。同一資料に2つの記述あり。2種あったとは思われないからどちらかが誤記であろう）でスピナーはない。燃料は翼主タンクに各300gal（1,136ℓ），補助タンクに各100gal（379ℓ），爆弾倉内セルフシーリング・タンクに125gal（473ℓ），フェリー時に爆弾倉内に675gal（2,555ℓ）の最大1,600gal（6,057ℓ）となり，**B-50-DL**以降は1,910gal（7,230ℓ）まで増加した。さらに**B-51，-56，-61，-66-DL**の各型は，腹部銃塔を外して125galの補助タンクを設置，最大2,035gal（7,763ℓ）となっており，こちらは太平洋戦線の5th，7th AFで使用された。

武装は上下，50cal連装銃塔（弾数各500発）と前述の各種機首だが，写真では大多数が基本装備である，50cal×6（各400発）となっており，75mm砲などが搭載されることはほとんどなかったのではないかと思われる。また本型からは外翼下に，50cal連装ガンパック（各300発）2または4個を装備できたが，**B-50-DL**以降は外翼内に，50cal各3挺の固定武装に変更，機首武装も中央部に4挺ずつ縦2列の，50cal×8に強化され，外翼下にも爆弾ラックと選択でZLL（ゼロ距離ランチャー）を装備，5in（12.7cm）HVAR（航空機用高速ロケット弾）最大16（一説14）発の搭載が可能という重武装となった。また爆弾搭載量も爆弾倉内4,000lb（1,814kg）となり，合計6,000lb（2,723kg）に増加している。

そのほかは，翼前縁オイルクラー空気取り入れ口が改設計され，いくぶん大型化した程度で，試作型とあまり変わっていないが，のち初期型の上開きフラットトップ・キャノピーに替わって，枠が少なくフクラミのある左右両横開き式のいわゆる"Clamshell"キャノピーが登場した。これは当初手作りのものが初期型に用いられていたが，**B-30-DL**以降は標準装備となり，パイロットが主脚のダウン位置ロック状態を目で確認できるようになるなど，視界がかなり改善された。

なお，これらの改修はメジャー・オーバーホール時などに，かなりのB/C初期型にも適用されており，武装などからブロック・ナンバーを推定するのは必ずしも正しくない。

CB-26B：B-26B改造の貨物輸送型。

RB-26B：偵察型。少なくともB-26Bの1機が改造された。

TB-26B：複操縦装置付きの標的曳航機兼用練習型。B-26B改造機では最も多数で，主にANG（州空軍）で使用かと思われる。

VB-26B：B-26B改造の幕僚輸送型。アメリカで最も最後まで使用されたのが本型で，最後の機体（s/n44-34610）は1972年まで軍籍にあった。

XA-26C：A-26Cの試作型ではなく，機首に20mm×4を装備する機体として提案さ

A/B-26諸元表

	XA-26-DE	A-26B-15-DL	A-26B-66-DL	A-26C-55-DT	XA-26D-DL	XA-26F-DL	B-26K-OM	Marksman C
全幅	70ft0in(21.34m)						71ft6in(21.79m)	
全長(m)	15.60	15.24※1	15.44	15.62	15.47		15.79	16.41
全高(m)	18ft6in(5.64m)						5.79	5.64
翼面積	540sq ft(50.168m²)						541sq ft(50.251m²)	
自重(kg)	9,593	10,147	10,143	10,365	10,729	10,433	11,399	11,113
全備重量(kg)	12,211	12,519	11,793	12,519	12,701	14,969	16,782	15,876
最大離陸重量(kg)	14,061	15,876	18,960	15,876	17,237	?	17,804	?
エンジン	R-2800-27	-27または-71	R-2800-79	-27または-71	R-2800-83	-83+J31	R-2800-52W	R-2800-CB16/17
離昇出力(hp)	2,000				2,100	2,100+725kg	2,500	
燃料容量(ℓ)	3,975	6,057	7,230	6,057	7,755	?	?	?
最大速度(km/h/m)	595/5,180	571/4,570	515/3,050	571/4,570	649/4,570	705/4,570	526/4,570	?
巡航速度(km/h)	341	457	447	457	499	?	491	507
上昇時間(m/min)	6,096/10.2	3,050/8.1	325/1	3,050/8.0	3,050/4.3	7,620/13.5	625/1	518/1
実用上昇限度(m)	9,540	6,735	7,470	6,735	9,610	10,060	9,235	7,620
正規航続距離(km)	2,895	2,255	2,705	2,255	2,380	?	2,381	3,380
最大航続距離(km)	4,725	5,150	4,690	5,150	7,240	?	4,345	4,025
武装(mm×数,位置)	12.7×2頭 12.7×2背 12.7×2腹	12.7×8頭※2 12.7×2背 12.7×2腹 12.7×4または8翼下	12.7×8頭※2 12.7×2背 12.7×2腹 12.7×6翼 5in×14翼下※4	12.7×2頭※3 12.7×2背 12.7×2腹 12.7×4または8翼下	12.7×8頭 12.7×2背 12.7×2腹 12.7×6翼 5in×14翼下※4	12.7×8頭 12.7×6翼 5in×14翼下※4	12.7×8頭 12.7×6翼 パイロン×8	——
最大爆載量(kg)	2,268	2,724				1,814	3,629※5	——

※1 15.47mとする資料あり。おそらく機首武装による差と思われる。※2 ほかにオプション各種あり ※3 多くは撤去。※4 最大16発説あり。※5 5,443kgあり

れたが、計画のみに終わった。

A-26C（B-26C）：中・高高度での爆撃精度を高めるため、機首に透明風防と爆撃手席を持つ爆撃型。1945年1月に生産が開始されたが、ロングビーチでは**A-26C-1/-2-DL**のわずか5機が作られたのみで、ほかの**A-26C-15/-55-DL** 1,086機はすべてタルサ製である。キャンセル数は2,809機とされるが、s/n表からはほかに7機あると思われる（ただし、B型キャンセル421機をC型としてこれに含む資料もあり、また上記の7機も2,809機に含まれる可能性があり）。

基本的にはA-26Bと同様で、改修もB型に準じて行なわれ、**C-45-DT**からはR-2800-79に換装、燃料の増加や翼内機銃、5in HVARの装備なども同ブロックから取り入れられた。またクラムシェル・キャノピーは**C-30-DT**から標準となっている。ただし、当然ながら機首武装は異なり、右側下方に.50cal×2が標準であったが、写真ではこれを装備した機体が見当たらず、実際はほとんどの機体が外してしまっていたのではないかと思われる。

大戦後は主力型となり、朝鮮戦争でもB-26Bより多数使用されたが、その中には、機首部を改造して特殊レーダーを搭載した"Pathfinder"型B-26Cが含まれている。

FA-26C（RB-26C）-DT：A-26C改造の夜間写真偵察型。腹部銃塔を外して電子偵察用レドームを設置した（ない機体も多い）ほか、多くの機体は完全に非武装となっていた。またいくらかの機体は爆撃照準器に替えてレーダーを搭載、機首にレドームを持っていたし、翼端下部にレーダー・ポッドを装備した機体もあった。おそらく空軍の改造型としては最も多数が本型に改修され、朝鮮戦争にも参戦している。

DB-26C-DT：ドローン誘導装置を搭載した無人標的機管制試験用機。B-26Cの少数が改造され、航空調査開発軍団（ARDC）で使用された。

EB-26C-DT：B-26C-30-DTの1機を改造したミサイル誘導開発用機。ARDCテスト・センターで使用。

162TRS/543TSGのRB-26C（s/n44-35332？）。1950年2月18日撮影。

TB-26C-DT：B-26CにTB-26Bと同様の改修を施した標的曳航兼用練習型。

XA-26D-DL：シボレー製R-2800-83(2,100hp)装備の発達型試作機。最大速度は403mph/15,000ft（649km/h/4,570m）に達した。前方固定武装は.50cal×8（機首）と翼内（翼下パックは誤り）に.50cal×6。確認できないが腹部銃塔はなかったと思われる。A-26B-71-DL(本機1機のみ)として生産ラインに乗ったが，途中仕様変更され本型として完成した。

A-26D-DL：XA-26Dの生産型。腹部銃塔はブロックにより燃料タンクに置き替えられる。ロングビーチで750機生産の予定であったが，終戦によりキャンセル。

XA-26E-DT：R-2800-83装備でXA-26Dと同様の仕様だが，透明風防を持つ爆撃型の試作機。A-26C-40-DTの生産ラインから1機が本型として完成。

A-26E-DT：生産型。1,250機が発注され，タルサで生産予定であったが全機キャンセル。

XA-26F(XB-26F)-DL：R-2800-83のほか，胴体後部にジェネラル・エレクトリック（GE）J31ターボジェット（推力726kg）を搭載した混合動力試作型。ジェット・エンジンの空気取り入れ口は背部銃塔位置に，排気口は方向舵下の尾部にある。武装は機首に.50cal×8，翼内.50cal×6，翼下に5 in HVAR×16（14？），爆弾搭載量4,000lb。プロペラはのちに大型スピナー付き4翅に変更。

A-26B-60（一説B-61）-DLの1機を改造し1945年（11月？）に完成。生産はなされなかったが，50年代初めまでテストが続けられた。その間，46年6月20日，セントルイス～ライトフィールド間の621mile(1,000km)コースで平均413mph（664.6km/h）/15,000ftの速度記録を樹立，最高速度は435mph（700km/h）に達した。

A-26G-DL：1945年夏「A-26Z」計画としてダ社が提案したA-26Bを基礎に，より強力なダブルワスプに換装，キャノピー位置を上げ，操縦席レイアウトを改良，翼端に燃料タンクを装備するものであるが，陸軍はこれまでのA-26で充分対応できるとして，45年10月不採用を決定した。

A-26H-DT：同じく「A-26Z」計画の攻撃型として，A-26CをG型と同仕様にするもの。これも計画のみに終わった。

YB-26K-OM：対ゲリラ戦用機の不足に悩んでいた空軍が老兵のB-26に目をつけ，これをCOIN機とするため，B-26のビジネス機改造を手掛けていたオンマーク・エンジニアリング社に，B-26C-40-DTの1機を近代化改修させた試作機。1962年10月改修開始，63年1月28日初飛行。

RB-26Cの機首カメラ。12TRS/67TRWの機体。1955年5月25日東京で撮影

主な改修点は，エンジンをR-2800-103W（2,500hp）に換装，鋼製板を主桁上下に付け，翼を補強，方向舵大型化，翼端に165gal（625ℓ）燃料タンク装備，スピナー付きで幅の広いフルリバーシブル自動フェザリング・プロペラに換装，アンチスキッド・ブレーキ採用，翼前縁除氷ブーツ，プロペラ，風防，キャブレターに防氷装置装備，複操縦装置（右側爆撃手席は着脱可）付き，爆撃レーダーおよび各種電子装置近代化などで，固定武装は機首の.50cal×8のみとなったが，搭載量は翼下マルチ・パイロン×8に4,000lbの合計8,000lb（3,629kg。一説12,000lb(5,443kg)だが，爆弾倉搭載量が倍増したことになり，疑問がある）に増大した。

B-26K(A-26A)-OM：実用型。1963年10月，オンマーク社に＄13,000,000で40機を発注，翌64年5月に初飛行，6月から65年4月に引き渡された。64年会計年度の新s/nが与えられたが，むろん新造機ではない。改修内容は試作型とほぼ同様だが，エンジンはR-2800-52W（2,500hp）となり，前脚はステアリング装置付きで主車輪も大型化，スピナーはなく，機首は透明風防にも変更できた。また後期型ではカウリング前縁の気化器空気取り入れ口が，カウルフラップ部上面に移動大型化されている。

なお，これらとは別に，ブラジル，コロンビア，ドミニカなどもB-26を本型と同仕様に改修した機体を使用している。

RB-26K-OM：B-26K 2機の爆弾倉にカメラ6台を収容するパックを搭載した写真偵察型。のちB-26K標準型に戻されており，制式名称かは不明。

XJD-1：JM(マーチンB-26の海軍名称)に替わる標的曳航機として採用するため，A-26B-45-DL，C-40-DT各1機を，1945年に海軍がテストした時の名称。のちJD-1

型式	シリアル・ナンバー	製造ナンバー	小計	計	備考
XA-26-DE	41-19504	1004	1	1	試作第1号機
XA-26A-DE	41-19505	1005	1	1	
XA-26B-DE	41-19588	1006	1	1	
A-26B-1-DL	41-39100/104	6813/6817	5	5	最初の生産型
A-26B-5-DL	41-39105/119	6818/6832	15	15	
A-26B-10-DL	41-39120/139	6833/6852	20	20	
A-26B-15-DL	41-39140/151	6853/6864	12		
	41-39153/192	6866/6905	40	56	
	41-39194	6907	1		
	41-39196/198	6909/6911	3		
A-26B-20-DL	41-39201/299	6914/7012	99	99	
A-26B-25-DL	41-39300/349	7013/7062	50	50	
A-26B-30-DL	41-39350/424	7063/7137	75	75	以降クラムシェル風防
A-26B-35-DL	41-39425/499	7138/7212	75	75	
A-26B-40-DL	41-39500/599	7213/7312	100	100	
A-26B-45-DL	44-34098/217	27577/696	120	120	R-2800-79装備、1→XJD-1
A-26B-50-DL	44-34218/332	27697/811	109	109	左のうち下記はB-51-DL、武装強化
A-26B-51-DL	s/n,44-34257, 297/298(2), 323, 327, 331 c/n27566, 576/577, 602, 606, 610：計6				
A-26B-55-DL	44-34333/472	27812/951	121	121	左のうち下記はB-56-DL
A-26B-56-DL	s/n44-34335, 339, 343, 347, 353, 364, 368, 372, 377, 382, 387, 393, 399, 405, 409, 413, 417, 420, 423：c/n27614, 618, 622, 626, 630, 643, 647, 651, 656, 661, 666, 672, 678, 684, 689, 690, 696, 699, 702：計19				
A-26B-60-DL	44-34473/586	27752/865	35	35	左のうち下記はB-61DL、44-34586は一旦B-61-DLでのちXA-26Fに改造
A-26B-61-DL	s/n44-34478, 481, 484, 487, 490, 493, 496, 499, 502, 505, 508, 511, 514, 517, 520, 522/585(64), 587/617(31) c/n27757, 760, 763, 766, 769, 772, 775, 778, 781, 784, 787, 790, 794, 796, 799, 801/864, 866/896計110				
A-26B-65-DL	44-34754/775	28033/054	22	22	公式リストではキャンセル
A-26B-66-DL	44-34618/753	27897/8032	136	136	
A-26B-71-DL	44-34776	28055	0	0	XA-26Dとして完成
A-26B-?-DL	44-34777/5197	28056/476	-421-	0	全機キャンセル、一部C型
A-26B-5-DT	43-22252/266	18399/413	15	15	最初のタルサ製
A-26B-10-DT	43-22267/301	18414/448	35	35	
A-26B-15-DT	43-22302/303	18449/450	2		
	43-22305/307	18452/454	3	69	
	43-22313/345	18460/492	33		
	43-22350/399	18497/546	50		
A-26B-20-DT	43-22400/453	18547/600	54	54	
A-26B-25-DT	43-22454/466	18601/613	13	13	
CB-26B	?		(?)	(?)	
RB-26B-DL	44-34153他？	27438他？	(?)	(?)	少なくとも1機
TB-26B-DL	s/n41-39182, 278, 423, 493, 571, 44-34105, 156, 184, 401, 411, 460, 593, 597, 842他：計不詳、タルサ製もあるか不詳				
VB-26B-DL	s/n44-34160, 610, 615他：計不詳、タルサ製もあるか不詳				
A-26C-1-DL	41-39152	6865	1	1	
A-26C-2-DL	41-39193	6906	1		
	41-39195	6908	1	4	
	41-39199/200	6912/6913	2		最後のロングビーチ製
A-26C-15-DT	43-22467/493	18614/640	27	27	
A-26C-16-DT	43-22304	18451	1		
	43-22308/312	18455/459	5	10	
	43-22346/349	18493/496	4		
A-26C-20-DT	43-22494/564	18641/711	71	71	
A-26C-25-DT	43-22565/751	18712/898	187	187	
A-26C-30-DT	44-35198/357	28477/636	160	160	以降クラムシェル風防
A-26C-35-DT	44-35358/557	28637/836	200	200	
A-26C-40-DT	44-35558/562	28837/841	5	97	
	44-35564/655	28843/934	92		1→XJD-1、1→YB-26K
A-26C-45-DT	44-35656/722	28935/9001	127	177	R-2800-79装備、武装強化
A-26C-50-DT	44-35723/937	29002/216	155	155	
A-26C-55-DT	44-35938/947	29217/226	10		
	44-35948/952	29227/231	-5-		全機キャンセル
	44-35953	29232	1		
	44-35954	29233	-1-	52	キャンセル
	44-35955	29234	1		
	44-35956	29235	-1-		キャンセル
	44-35957/996	29236/275	40		
A-26C-?-DT	44-35997/7396		-2006-	0	全機キャンセル
	C型キャンセル数は計2,809機とされるが多説あり、本文参照				
DB-26C-DT	?		(?)	(?)	
EB-26C-DT	44-35530	28575	(1)	(1)	1←A-26C-35-DT
FA-26C-DT (RB-26C-DT)	s/n43-22502, 44-35216, 223, 245, 250, 256/257, 262, 271, 322, 358/359, 375, 385, 444, 456/457, 475, 490, 492, 500, 512, 559, 582/584, 599, 626/627, 617, 621/622, 625, 678/679, 692, 753, 779, 804, 809, 813, 822, 856, 889, 938他：計不詳				
TB-26C-DT	s/n43-22539, 546, 624, 657, 710, 724, 44-35807, 973他：計不詳				
XA-26D-DT	44-34776	28055	1	1	A-26B-71-DLとして発注
A-26D-DL	?		-750-	0	全機キャンセル
XA-26E-DT	44-35562	28841	1	1	A-26C-40-DTとして発注
A-26E-DT	?		-1250-	0	全機キャンセル
XA-26F-DL	44-34586	27865	(1)	(1)	1←A-26B-60-DL
YB-26K-OM	44-35634	28913	(1)	(1)	1←A-26C-40-DT
B-26K-OM	64-17640/679		(40)	(40)	40←B-26B/C
RB-26K-OM	64-17643, 670		(2)	(2)	B-26Kを一時改造
XJD-1	57990/991	前44-34217	(2)	(2)	1←B-45-DL、2→JD-1
		前44-35647	(2)	(2)	1←C-40-DT。
JD-1 (UB-26J)	57990/991		(2)		2←XJD-1
	77139/224	前KL692/KL829の内	(86)		86←Invader I、BuNo.77224は引渡しクラッシュ
	80621/622	前KL690/691	(2)	(152)	2←Invader I
	89072/081		(10)		10←B-26C-35-DT
	140326/377		(52)		52←B-26C
JD-1D (DB-26J)	BuNo.57990、77183他：計不詳、全機JD-1より改修				

標準型となり，さらに少なくとも1機はJD-1Dに改造された。

JD-1(UB-26J)：A-26Cを海軍の汎用機としたもの。上記2機に続き150機が採用されたが，そのうち88機はRAFに供与の予定だったInvader I 140機（KL690/KL829。実際に引き渡されたのは2機のみで，これも本型となった）の一部で，1機（Bu.No.77224）は引き渡し時に失われた。これらは汎用飛行隊に配備され少数は70年代初めまで残されていた。名称の変更は1962年9月18日。

JD-1D(DB-26J)：JD-1に無人標的機の発射・制御機能を付加した機体。1953年ごろに改修され，ファイアビーなどの誘導母機として使用された。

このほか，LBスミス社，オンマーク社で改修された民間ビジネス型に以下のようなものがある。

Super26：LBスミス社製で翼端に燃料タンクを装備。

Tempo I：胴体を9ft7 1/2in（2.93m）延長，翼端タンク装備。エンジンはR-2800 "E" シリーズで，乗客10～13名。

Tempo II：同様の機体にR-2800 "C" シリーズを装備，全キャビンを与圧。

Biscayne26：Tempoの胴体をさらに延長。

Marksman A：R-2800-83AM3（2,100hp）装備のオンマーク社製ビジネス機。

後部胴体にJ31ターボジェットを装備した混合動力型XB-26F-DL（s/n44-34586）。

胴体を改設計，DC-7タイプのヒーター付き風防，改良型ブレーキ，除氷装置，防音装置付きで，無線/航法その他のシステムを近代化。乗客6～12名または貨物を搭載。

Marksman B：同様の機体にR-2800-83AM4(2,100hp)を装備，翼端タンク付き。

Marksman C：同じくR-2800-CB16/17（2,500hp）装備，内部補助タンク付き。この機体は "Marketeer" の名称でも製作。

スペースの関係上，戦歴などについては次の機会に譲りたい。外国での活動にもふれる余裕はないが，その国名だけ上げてもビアフラ，ブラジル，国府（台湾），チリ，コロンビア，コンゴ，キューバ，キューバ反政府軍，ドミニカ，フランス，グァテマラ，ホンジュラス，インドネシア，ラオス，メキシコ，ニカラグア，ペルー，ポルトガル，サウジアラビア，南ベトナム，トルコ，イギリスの多数に上り，一部の国では70年代末まで現役にあった。また大戦後は多数が民間機となり，それらは現在もまだ使用されている。

Photo: USAF

ベトナム戦争で使用された近代化改修型B-26K-OM（s/n64-17642）。

INVADER Photo Album

●写真解説：牧 英雄
Photo Caption : Hideo Maki

← 1942年7月10日に初飛行したA-26シリーズの第1号機XA-26-DE（s/n41-19504）。透明ガラス型の機首を持ち，スピナーを付けていること以外，外見的には初期のC型とほとんど変わらない。ただし，写真のようにオーリブドラブとニュートラルグレイの迷彩を施したインベーダーは，B型の極初期までで，ほかはすべて無塗装で完成している。また，なぜか42会計年度を示す#219504のシリアル・ナンバーを記している（本文p.130-26Bも同様）が，架空番号や他機のシリアルを書くなど，こうしたミスは時おり見かけられる。

Photo: NATIONAL ARCHIVES

→ A-26B-10-DT（s/n43-22282）。タルサ製のB型は生産開始から間もなく，ラインの混乱を避けるため攻撃型をロングビーチ工場，爆撃型をタルサ工場に分離したため総計205機と少なく（ロングビーチ製C型はわずか5機），したがって写真も珍しい。"Jenny"の愛称を記しているが，おそらく部隊配備以前の機体で，ほとんど直線の胴体下面など，非常に丸味の少ない胴体断面形を持つ機体であるのが分かる。

Photo: KOKU-FAN

Photo: DOUGLAS

← A-26B-5-DL（s/n41-39108）。量産第9号機であるが，すでに無塗装となっている。が，特筆すべきは機首武装が75mm砲となっていることで，オプションとして装備可能ではあっても，筆者などこれ以外に見たことがないから，貴重な一葉であるのは間違いない。37mmの砲身が見えないので，左側は，50cal×2を選択しているのであろう。後ろ上部のD/Fループ・アンテナが，まだフェアリングなしの剥き出しである点も注意。遠方に網のように見えるのは，なんと双発機（本機でない）の主翼だ。

➡ 552BS(コードRG)／386BGのA-26B-15-DT "Stinky" (s/n43-22369)。これもタルサ製の機体。552BS(M)は、1942年11月25日B-26装備で編成、45年2月半ばにA-26Bに改編された。尾翼の黒フチ黄帯が386BG(M)の部隊マークで、45年4月20日フランスのBeaumontで撮影とあるが、記録によれば4月10日にベルギーのセントトロンドに移動しており、一時残留した機体かと思われる。なお、9AFではほかに416（最初の部隊）、409、391、410BG、69TRGがA-26を使用した

Photo：USAF

Photo：USAF

⬅ 着陸のためブレークする、ルイジアナ州レイクチャールズ陸軍基地所属、47BGのA-26C-50(無塗装)/-55-DT(黒)（手前よりs/n44-35964、924、965、9027）。C-55はA-26の最終生産型で、C-50も含め、いずれも最後の100機に含まれる機体である。47BG(L)は1941年1月15日に編成(84、85、86、97BS)、45年2月にA-20から改編(一部A-20も併用)して、終戦までの4ヵ月間をイタリア戦線で戦った。12AF唯一のA-26実戦部隊である。

Photo：USAF

➡ 釜山東（K-9）基地のB-26B-66-DL "The Golden Bear"（手前 s/n44-34700）とB-26C-35-DT(s/n44-35404)。このように透明風防装備のB型は相当数見られる。撮影時期不詳のため452BG(L)、17BW(L)いずれの所属かは分からない。というのは、開戦により現役復帰した452BGは1950年10月に板付に到着、51年5月からK-9に進出していたが、52年5月10日に人員・機材を再編された17BGに引き渡して帰国したからで、よく改称とした資料があるが、実質はそうでも、452はその後もTRGとして存在し、所属飛行隊も異なるのでやはり正しくない。

Photo : USAF

← 同じく釜山東における17BW(L)のインベーダー。塗装は全面グロスブラック（アンチグレアのみマット）に赤のマーキングで，ソリッド・ノーズに，50cal×6を装備しているが，B-26C-30-DT（s/n44-35230）である。写真に見られるような透明風防のB型とは異なり，このようなソリッド・ノーズのC型は珍しい。朝鮮に出動したB-26部隊はほかに3BG(L)と162，12TRSがあり，夜間爆撃を主に55,000ソーティを行ない，車両，列車40,000両以上を破壊した。

Photo : USAF

← 国連軍最大の航空基地，金浦（K-14）における12TRS/67TRWのRB-26C-DT "DRAGON LADY"（s/n44-35456）。RB-26でも朝鮮に出動した機体は，腹部のレドームはなく，背部銃塔を搭載したままの機体が多く，写真でも翼下にラックが見えるように，もちろん爆撃も可能であった。12TRSは452BG/17BWの関係と同じく，162ERSから人員・機材を引き継いだ部隊で，1953年7月27日，停戦発効時ちょうどまで最後の作戦を行なった飛行隊であった。

Photo : USAF

→ インベーダーをCOIN機とするため，B-26C-40-DTの1機（s/n44-35634）をオンマーク社で改修した試作機YB-26K-OM，同じハミルトン・スタンダード製ながら幅広になったスピナー付き（YB-26Kのみ）のプロペラや，胴体下部の様子がよく分かる写真でB-26Kは前脚のステアリング機構を持つが，この機体はないとされる。1963年4月，フロリダ州エグリンAFBにおいて，5FSから派遣されたパイロットが，テストのため搭乗する際のスナップ。

Photo : USAF

← 東南アジアスキーム（ベトナム迷彩）を施した609SOS（特殊作戦飛行隊。606ACS＝航空指揮飛行隊を改称。コードTA）のA-26A-DM（B-26Kを改称。s/n 64-17670）"Counter-Invader"。後期型で、カウリング上部（プロペラのところ）にわずかに気化器空気取り入れ口が見える。また写真が暗く残念だが、各種アンテナの位置も確認できよう。手前は25lb M1A4爆弾で、A-26Aは翼下パイロンに各6発搭載できた。なお、609SOSは、バンコク西方のナコンパトムを基地に、1969年11月までホーチミン・ルートの夜間攻撃を行なった、唯一のA-26A実戦部隊である。

Photo : USAF

← 1970年、メリーランド州アンドリューズAFBの25周年記念オープンハウスに展示された州軍事務局のVB-26B-DL（s/n44-34610）。尾翼に州空軍マークと「NGB」の文字が見える。説明板に「B-26 COUNTER INVADER」などと書いてあるのは、こうした展示のいい加減なところで、くずはご愛嬌。じつは本機こそ72年に退役した米軍最後のインベーダー（s/n44-34160とする資料があるが、ほかの写真にs/nが見える）で、横にC-5Aが見えることでも本機の息の長さが知れよう。

Photo : USMC

← 海軍が標的曳航用に152機採用したJD-1（Bu No.77215）。その半数以上はInvader Iとして RAFに渡る予定だった機体で、本機もそのうちの1機。1946年5月6日制定のSR-2e修正4によるグロスシーブルー、オレンジイエロー、赤帯の派手な標的曳航機用塗装で、上面には銃塔の撤去跡が見える。JD-1はVU-2（リストにないが写真あり）、-3、-4、-5、-7、-10の各汎用飛行隊に配備され、60年代半ばころ順次US-2A/Cと交替したが、一部は70年代初めころまで使用された。

→ 1947年4月15日午前7時31分横田基地に到着，出発前の整備・点検を行なうミルトン・レイノルズ，ウイリアム P.オーデン搭載のA-26(B？)"REYNOLDS BOMBSHELL"（NX67834）。本機は4月12日にニューヨークのラ・ガーディア空港を出発，パリ～カイロ～カルカッタ～上海～東京～アンカレッジ～ミネアポリスを経て，16日にラ・ガーディアに戻り，78時間55分55秒で世界一周を達成，ハワード・ヒューズの91時間41分の記録を塗り替えた。といえばF1のピットワーク並のあわただしさも理解できよう。なお，8月4～10日にはオーデンの単独飛行で，シカゴ～パリ～カイロ～カラチ～カルカッタ～東京～アンカレッジ～ファーゴ～シカゴ間を73時間5分11秒とさらに記録を更新している。

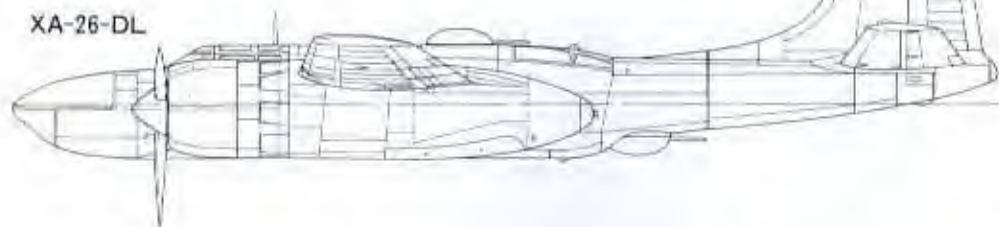
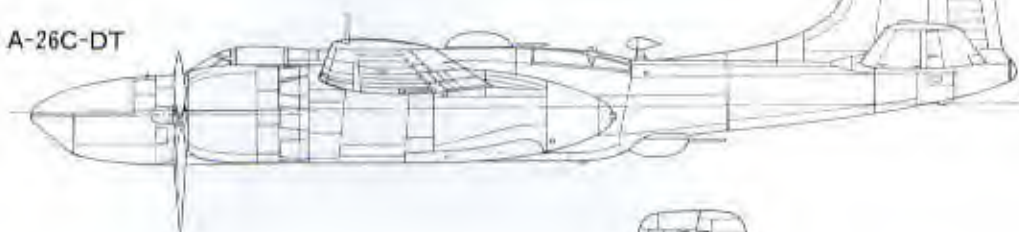
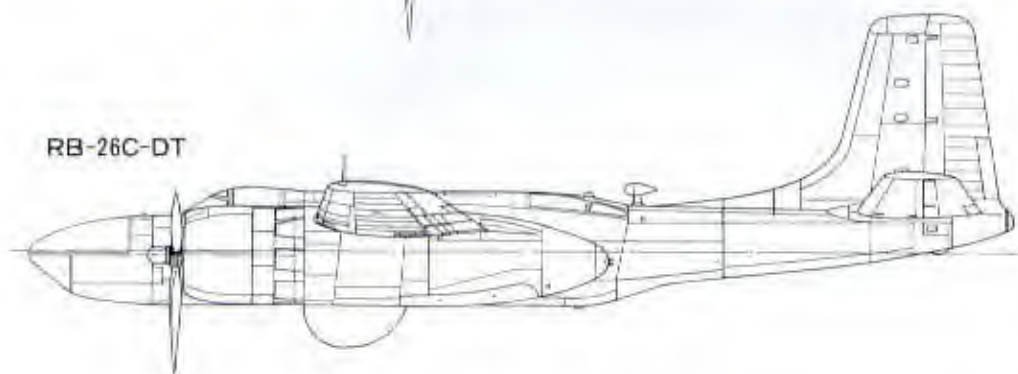
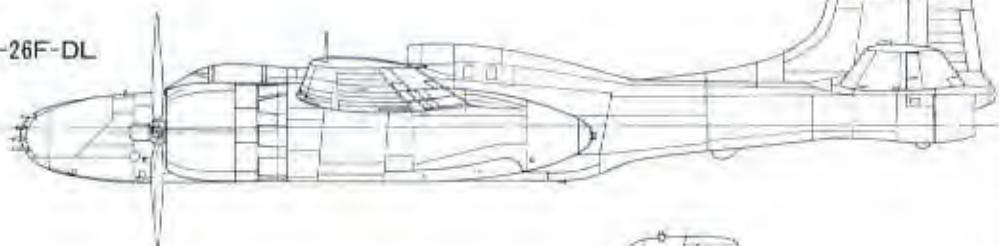
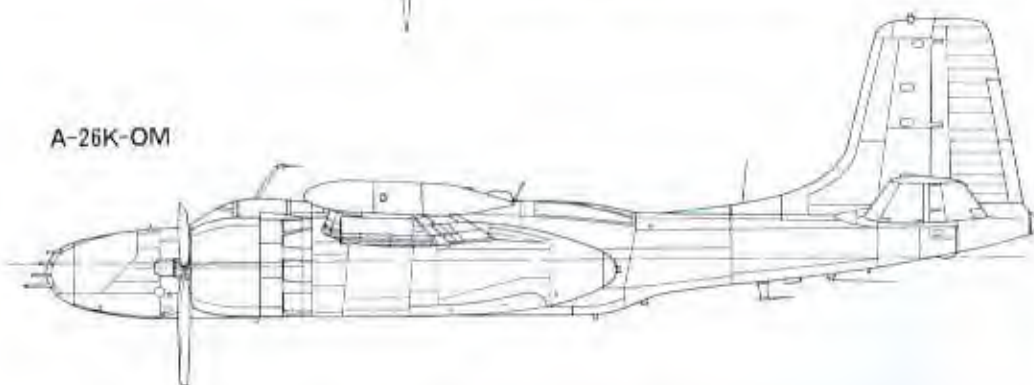
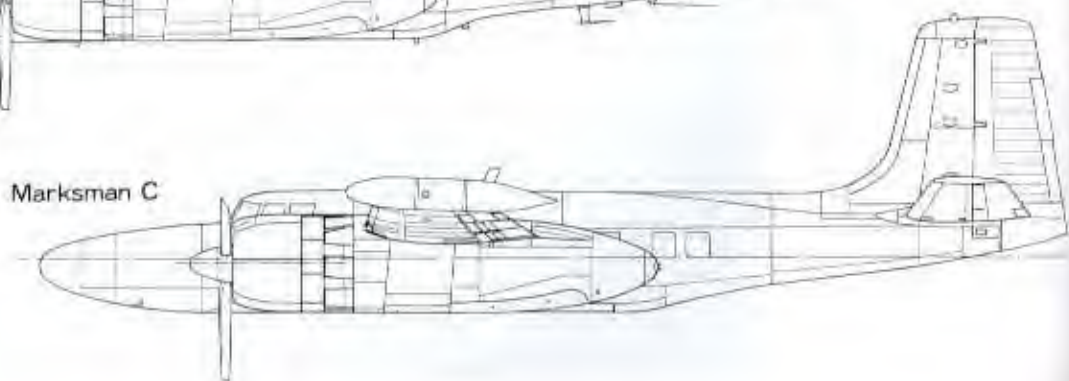
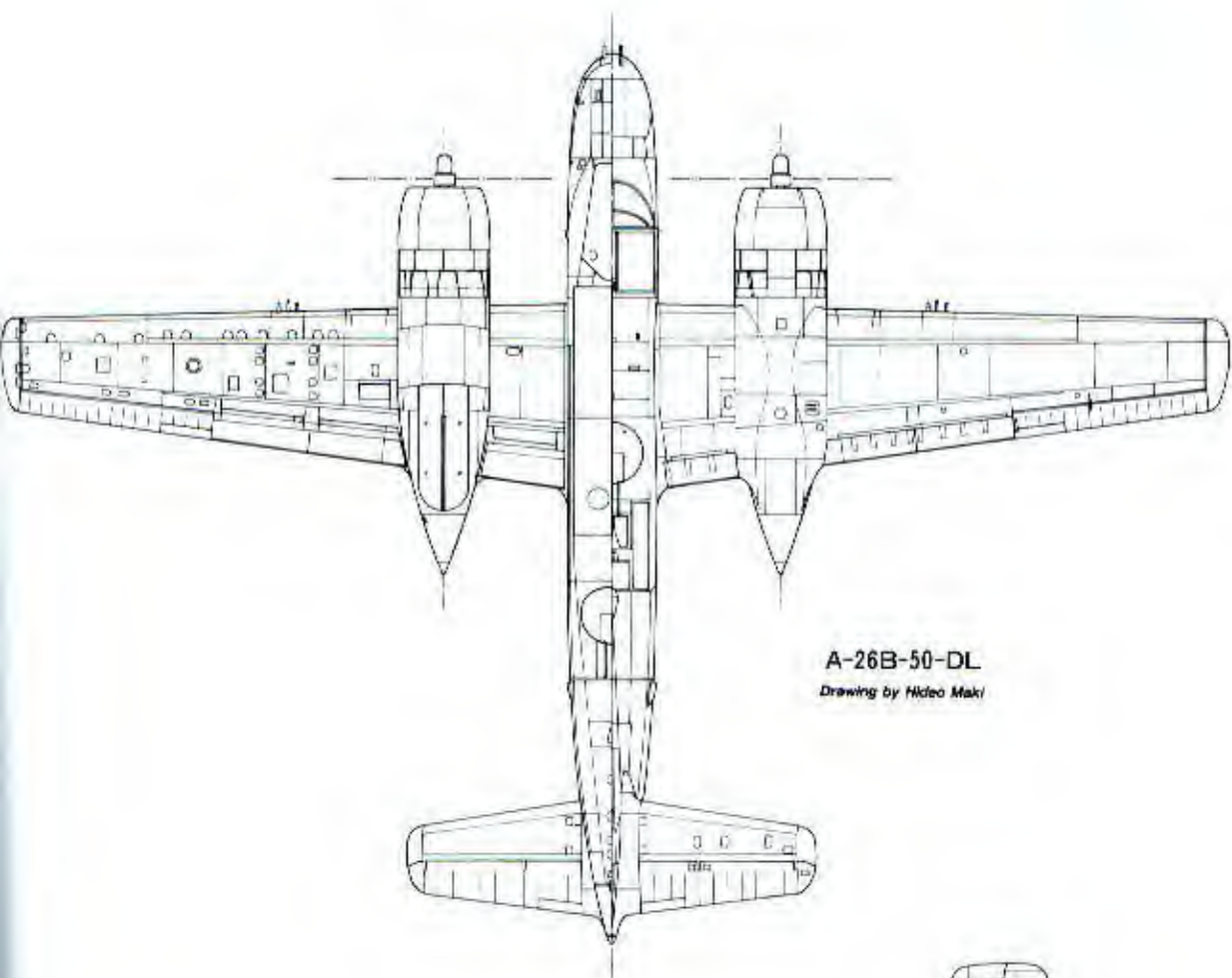
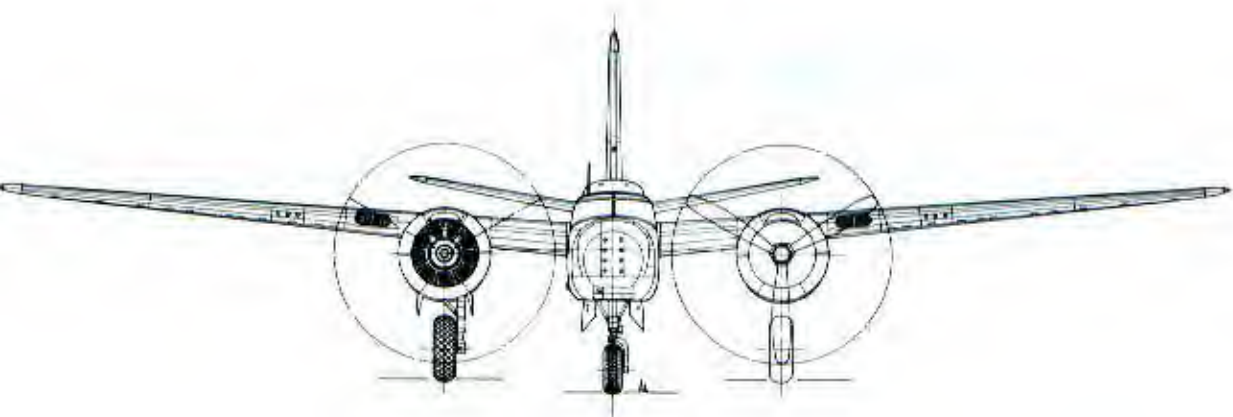
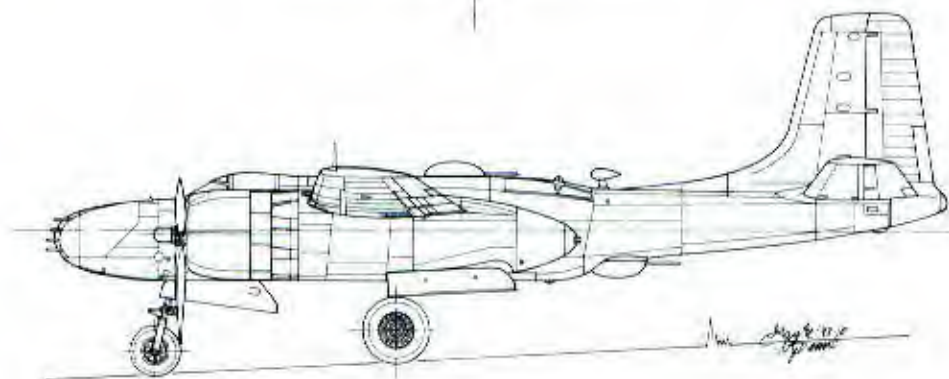
Photo : USAF

→ 性能テストのため離陸する"SILVER SIXTY"第1号機。本型はA-26Bを基に，西ロサンゼルスのローズ・ペリー社が開発・改造した旅客機で，写真のように胴体下部を深くし，乗客が立ったまま楽に移動できるようにしている。乗員2名と客室に14席あり，説明には「その性能と低価格で上流階級に受けることが見込まれる」とあるが，ほかに資料がなく，本機がどの程度「受け」たかは，残念ながら分からない。

Photo : KOKU-FAN

Photo : CORNELL AERONAUTICAL LAB

→ 赤と白（アンチグレア黒）の派手な塗装を施した，コーネル大学航空研究所のB-26（N9417H，N9416H）。一見B-26Bの武装を外しただけのように見えるが，海軍とFAAがスポンサーとなり，可変安定装置を装備してSST乗員訓練機としたもので，爆撃／航法士席に装置を積み込み，そのプログラムにより超音速や亜音速でのSSTと同じ安定が機に与えられるようになっていた。おそらく1964年夏ころの撮影。

INVADER各型図
Drawing by Hideo Maki
XA-26-DL
A-26C-DT
RB-26C-DT
XB-26F-DL
A-26K-OM
Marksman C

A-26B-50-DL
Drawing by Hideo Maki

第二次大戦日本機　歴史に埋もれたマーキング
（折り込みイラスト解説）

第553海軍航空隊　攻撃第102飛行隊中隊長機

作画：野原　茂 Shigeru Nohara
解説：押尾一彦 Kazuhiko Osuo

第553航空隊は、昭和19年2月20日築城航空隊（艦戦、艦爆、艦攻の実用機教育部隊）において開隊し、4月1日の特設飛行隊令により、艦攻隊・攻撃第252飛行隊（97艦攻、のち天山）と艦爆隊・攻撃第102飛行隊（99艦爆、のち彗星）の2個飛行隊が配属された。

5月2日千島列島北方防空任務のため、攻撃第102飛行隊の99艦爆35機、彗星3機は北海道美幌基地に移駐、主力は美幌におき一部を幌筵、松輪島、浅茅野に派遣した。

5月9日、深堀直治大尉指揮の攻撃第102飛行隊99艦爆1個中隊（9機編成）は松輪島に進出、両翼下に対潜用の6番（60kg）爆弾、胴体下面に懸吊して300浬、三角コースの対潜哨戒、船団護衛、対潜水艦攻撃訓練にあたった。

松輪島進出時、同島にある芙蓉山が噴火して隊員を驚かせた。松輪島は周囲12浬ほどの小島で、1本の滑走路は山の斜面を利用した短いものだった。海岸から15mは断崖になっており、山頂に向けて着陸するときはさながら母艦着艦を思わせた。滑走路には除雪した雪が3mも積もって堀になり、脚の強い99艦爆でも着陸には神経を使い、また濃霧のため離着陸ができないこともたびたびあった。

機動部隊攻撃のため、全機25番（250kg）爆弾装備で幌筵島の摺鉢基地に移動、出撃待機したが結局現われず、松輪島に復帰した。

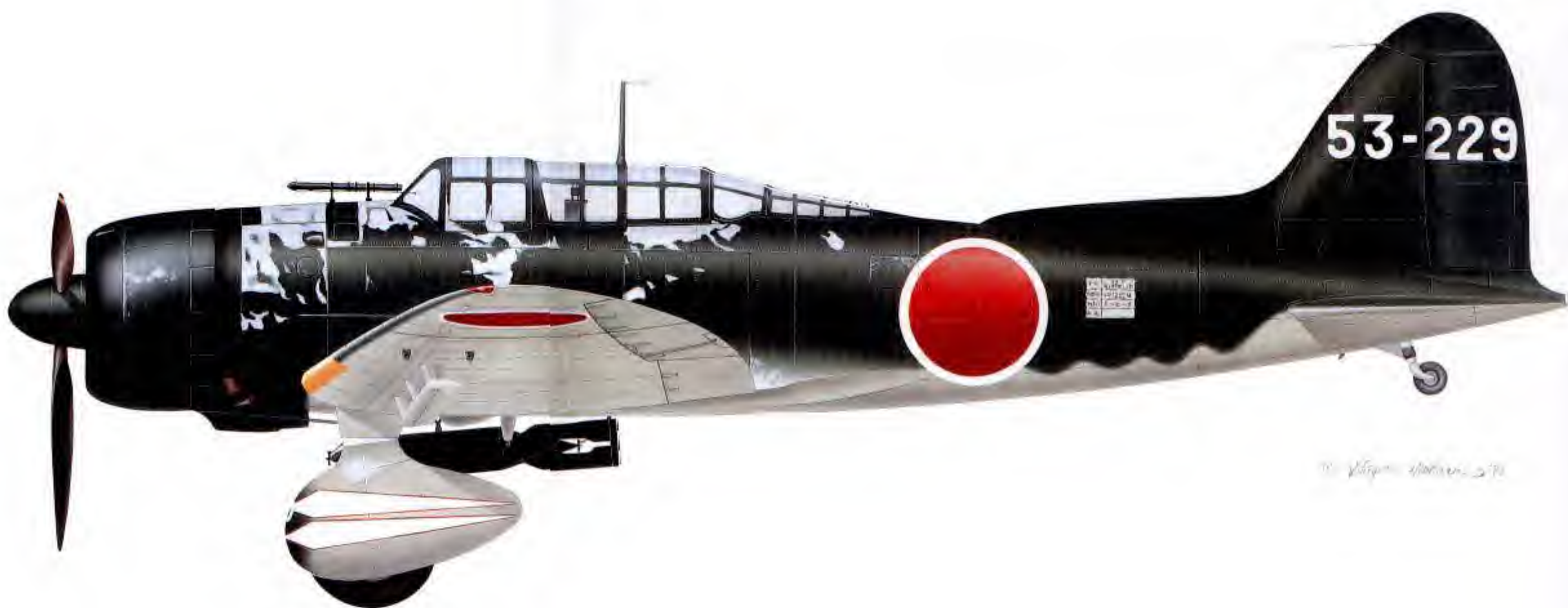
6月1日早朝、基地は敵潜水艦の艦砲射撃をうけ、このときは飛行機には被害はなかったが、4日深夜に再度艦砲射撃され、攻撃第102飛行隊松輪島派遣隊は99艦爆6機を失い、迎えの96陸攻で美幌基地に帰還した。

8月1日、攻撃第102飛行隊は第502航空隊に転入され、艦爆隊・攻撃第102飛行隊と攻撃第103飛行隊の2個飛行隊となり千歳基地に移動、10月には第701航空隊に転入された。

10月11日、江間　保少佐に率いられた第701航空隊・攻撃第102飛行隊、攻撃第103飛行隊の99艦爆51機、彗星13機は千歳基地を出発し、香取、出水、国分を経て14日伊江島に前進、敵機動部隊攻撃に出撃したが、目標を発見できず石垣島に不時着、次いで台湾屏東基地に移動した。

18日の捷一号作戦発令により、22日ルソン島マバラカット東飛行場に集結、フィリピン航空戦に参加した。

深堀直治大尉（偵察）、松本　賢飛曹長（操縦）のペアは、神風特別攻撃隊・純忠隊として10月28日レイテ湾内の敵艦船に突入して散華した。

タイトル写真は、昭和19年5月ごろ千島列島上空で撮影された深堀大尉／松本飛曹長ペアの乗機で、集合排気管タイプの22型。相当に使い込まれたのか、塗装の剥離が著しい。主脚スパッツの白色紋様（赤フチ付き）が2本記入されているのが興味深い。通常、艦爆隊は200番台の機番号を尾翼に記入するが、深堀大尉の分隊は100の位を省き2桁の番号で記入した機もあった。また、攻撃第102飛行隊は通称"梅部隊"とも称し、同時期"梅―04"と尾翼に記入し、脚スパッツの白色紋様を1本記入した機が写真で確認される。

愛知 海軍99式艦上爆撃機22型(D3A2)

第553海軍航空隊 攻撃第102飛行隊中隊長 深堀直治大尉(偵察)
松本賢飛曹長(操縦)搭乗機 昭和19年5月 千島列島・松輪島

■99式艦上爆撃機22型（D3A2）

諸元：全幅14.365m，全長10.196m，全高3.847m，翼面積34.90㎡，自重2,618kg，全備重量3,800kg，乗員2

発動機：名称 三菱 金星54型（MK8N），型式 空冷二重星形14気筒，離昇出力1,300hp，基数1

プロペラ：名称型式 ハミルトン定速3翅，直径3.20m

燃料：1,079ℓ，滑油：66ℓ

性能：最高速度428km/h（高度5,650m），巡航速度296km/h（高度3,000m），着陸速度130km/h，上昇時間 高度3,000まで5分48秒，実用上昇制限10,500m，航続距離1,050km

武装：胴体前方7.7mm固定銃2挺，胴体後部7.7mm旋回銃1挺，爆弾30kgまたは60kg4発，または250kg1発

Photo: NATIONAL ARCHIVES

【第19回】ケネス A. ウォルシュ／アメリカ海兵隊

Kenneth A. Walsh

VOUGHT F4U-1 CORSAIR VMF-124 "Whisting Death" on 1943

上面はノンスペキュラ・ブルーグレイ，下面ノンスペキュラ・ライトグレイ。スピナーは無塗装で機番「13」は白。キャノピー前方の帯はテープを貼ったもの（白色）。スコアは旭日旗で5個。

的な因果関係がある。つまり，主翼内にあった燃料タンクが，武装強化（翼内に12.7mm機銃6挺）によって機首前方に移されたことにより機首が延び，また重心の関係からコクピットも1m近く後方へ下がった。その結果，コクピットからの前方視界は最悪となり，経験の浅いパイロットでは空母離着艦が困難なため，F4U-1は"エンサイン（少尉）エリミネータ"というニックネームが奉られるようなった。

カクタス空軍で初戦果

1942年9月7日，カリフォルニア州キャンプ・カーニーで新編されたVMF-124は，同月末に海兵戦闘飛行隊としては初めてF4U-1を受領，飛行訓練を開始した。しかし，癖のある機体というだけでなく，最初の転換とあって教官も少なく，転換訓練は年内一杯かかった。配属先はガダルカナル島を巡る激戦が一段落したばかりのソロモン諸島で，43年1月8日，輸送船ラーラインに搭載されてサンディエゴを出港した。1ヵ月近い航海の末，船はニューカレドニアのロイヤリティ諸島を経由して，ニューヘブリデス諸島（現在のバヌアツ）のエスピルツサント島へ到着している。

コルセアは梱包された状態で貨物船に積まれており，組み立て作業とテストフライト，そして隊員たちの慣熟訓練が昼夜兼行で続けられた。操縦の難しい機体だけに，エスピルツサントで事故を起こす機体が相次ぎ，2月12日朝，ガダルカナル島に進出した機体は12機のみだった。階級は少尉ながら，ウォルシュは飛行隊でも有数のベテランで，訓練で事故も起こさなかったため，上官に乗機をかっさらわれることもなく，カクタス（サボテン）のコードネームで知られるガダルカナル島に着陸している。

ガダルカナルに展開，カクタス空軍の一員となったVMF-124だが，着陸後ひと休みする間もなく，昼前には最初のミッションとして海軍のコンソリデーテッドPB4Yカタリナ救難飛行艇の護衛が命じられている。統

いで翌日もカタリナを護衛してブーゲンビル方面に展開したが、このミッションで1機の零戦が接近してきた。しかし、初めて見る逆ガル翼のコルセアを遠巻きに観察していただけで、戦闘をしかけてはこなかった。

VMF-124にとって最初の本格的な戦闘は3日目の2月14日に行なわれており、ブーゲンビル島カヒリにある日本軍飛行場を爆撃する陸海軍爆撃隊を護衛した。しかし、この戦闘で40機もの零戦に邀撃されたカクタス空軍側は、コルセア2機を失ない（1機は零戦と空中衝突）、さらにPB4Y 2機、カーチスP-40ウォーホーク2機、ロッキードP-38ライトニング4機も撃墜された。しかも戦果は空中衝突した1機を含めた零戦3機のみで、後に「セントバレンタインデーの大虐殺」と呼ばれることになるこの日の戦闘は、ソロモン方面で行なわれた空戦としては米軍側最悪の結果に終わった。

米軍側はブーゲンビル攻撃の足場を固めるため、2月21日にはガダルカナル島とニュージョージア諸島の中間にあるラッセル島に無血上陸した。当時、日本軍はガダルカナルからの撤退に忙しく、米軍側も追撃を続けており、カクタス空軍には直接関係ないが、ビスマルク海で日本軍輸送船団が壊滅的な被害を受けるビスマルク海海戦が起きたのもこの時期だ（3月3日）。

山本五十六連合艦隊司令長官は空母搭載機に加え、陸軍からも機体とパイロットを借り受け、生き残った基地航空隊機とともにニューブリテン島のラバウルやブーゲンビル島の各飛行場から出撃、ニューギニア、ソロモン方面で航空撃滅戦を行なう「い号」作戦を発令した。作戦は4月1日に開始され、この日ラッセル島、ガダルカナル島方面には58機の零戦と99式艦爆が襲来した。邀撃に上がったウォルシュはこのうち3機（零戦2機、艦爆1機）を撃墜したが、VMF-221のウィリアム・スナイダー中尉（最終撃墜数11.5機）がやはり3機を撃墜しただけで、戦果6機に対して海軍が8機、海兵隊が10機の損失を出した。日本軍は4月7日、「X攻撃」と称してガダルカナルへの本格的な攻撃を開始しており、この空戦でウォルシュは被弾して不時着水、小型艇に救出されている。

11日からは「い号」作戦の第2段階、ニューギニア方面への「Y攻撃」が始まり、16日に終了した。山本長官は連日のように攻撃を続けた隊員達を激励するため、ブーゲンビル島のブイン視察を決めた。しかし、この視察は暗号を解読した米軍の知るところとなり、347FG/339FS（第347戦闘航空群第339戦闘飛行隊）飛行隊長ジョンW.ミッチェル少佐率いる8機のP-38Gはブーゲンビル島上空まで進出、ブイン着陸を目前にした山本機を含めた2機の一式陸攻を撃墜した。

「Yミッション」と呼ばれるこの暗殺作戦には、当初海兵隊のコルセア

油圧配管が切断された。また水平尾翼は穴だらけで、右主脚も降りたままになってしまった。しかし、それでもどうにか機を操ってムンダに着陸している。ウォルシュは軽傷を負ったが、機体の被害はその比ではなく、スクラップも同然だった。

50機の零戦に立ち向かう

ウォルシュは普通のパイロットなら忌み嫌う、機番「13」のF4U-1（側面図参照）に乗っていた。8月15日のミッションで破壊された機体が#13かどうかは不明だが、半月後の8月30日、彼が#13でミッションを行なったことが確認されている。このときの乗機が以前からの#13か、それとも別機の機番を書き替えたものかは分からないが、当時の激戦を考えると何機かの#13が存在したことは間違いないだろう。

8月15日のベララベラ上陸にともない、次の目標は必然的にブーゲンビルとなった。ブーゲンビルは日本軍の最大相拠地であるラバウルを攻撃するためには避けて通れない障害で、カヒリやブインなど5ヵ所の日本軍飛行場は大きな脅威となっていた。米軍がブーゲンビルへ上陸、大規模な航空戦に発展するのは11月のことで、8月の時点ではまだ反撃態勢が整っておらず、小規模なミッションが繰り返されるのみだった。8月30日のミッションも、カヒリを爆撃する陸軍のコンソリデーテッドB-24リベレーター爆撃機約20機の護衛で、VMF-123のF4U-1や陸軍のP-40、ベルP-39エアラコブラなどとともに出撃した。

ただし、F4U-1には後続性能で不安があったため、VMF-123、-124はひと足早くガダルカナルのファイター2飛行場を離陸し、ラッセル島で給油を受けている。コルセアはラッセル島を離陸した後、ニュージョージア島南方のレンドバ島付近で爆撃隊と合流。ブーゲンビル南方のショートランド島上空を経てカヒリを爆撃する計画であった。レンドバ島上空での爆撃隊との合流まではうまくいったものの、その直後、#13のエンジンがいきなり咳き込みだした。過給器の不調で圧力が低下し、パワーが下がりだしたのだ。

ウォルシュは僚機にエンジンを指差してトラブル発生を告げ、間近な基地ムンダを目指した。ムンダにはVMF-124も分遣隊を派遣しており、警戒待機（アラート）態勢に就いた予備のコルセアがあるはずだった。ウォルシュにとって、この飛行場は半月前にボロボロになりながら不時着した因縁の場所でもあり、緊急着陸といえども手慣れたものだった。ムンダ飛行場の指揮官はウォルシュの事情説明に素早く対応、煩雑な手続きを省略してアラート機の貸し出しに応じた。

ウォルシュと新しい乗機は編隊を追ったが、ショートランド島を過ぎても味方を視認することはできなかった。その替わり、彼が最初に目にした編隊は50機近い零戦の大編隊で、さらに目をこらすと、零戦の目指す先にB-24編隊が見えた。爆撃機はすでにカヒリ飛行場への投弾を終えており、戦場を離脱するリベレーター編隊を零戦が待ち受けていたのだ。

単機で零戦編隊の後上方に占位したウォルシュは、大きな決断を迫られる。戦闘機の大編隊に僚機の援護なく突っ込むことは、後方からの完全な奇襲攻撃であっても自殺行為である。しかし、このまま爆撃機を見殺しにすることはできない。ウォルシュは零戦編隊に発見されないよう最後尾の零戦に狙いを定め、一連射を加えると零戦は空中分解して火の玉となって落ちていった。彼はその後、零戦隊に気づかれることなく2機目の後方に占位している。

今度は充分に接近してから射弾を送り込むと、零戦は黒煙を吹きだしながら落下していった。しかし、幸運もこれまでだった。コルセアの接近に気づいた零戦隊から数機が左へブレークし、ウォルシュ機の後方に回り込もうとしてきた。また別の零戦は、急旋回からヘッドオン（対進）でウォルシュ機に攻撃をしかけてきた。

このころになると零戦とB-24編隊との空中戦も火ぶたが切られており、ウォルシュは零戦に後方を取られたまま、乱戦の真只中に突っ込んでいった。一度は離れたかに見えた幸運の女神が、再び彼に微笑みかけたのか、ウォルシュ機はB-24の援護に当たっていたコルセア編隊の方へ逃げ込んで、ようやく難を逃れた。

21機撃墜と名誉勲章

しかしこの後、ウォルシュは再び単機で戦う羽目に陥る。ベララベラ南方のギゾ付近で零戦の攻撃を受けている爆撃機からの要請を受けて救援に向かったが、合流したコルセア隊は今までどおり爆撃機の護衛を続けることを決めたようで、誰も後を追って来なかった。

Photo : NATIONAL ARCHIVES

クルーチーフと記念写真におさまるウォルシュ大尉。撃墜スコアは少なくとも18個ある。